

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE L'UNIFICATION

Du Droit Français et du Droit International

EN MATIÈRE DE

Transport des Marchandises

PAR CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Economiques)

Présentée et soutenue le jeudi 27 juin 1918, à 3 heures

PAR

Maurice MERMONT

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE

Président : M. BOURCART, professeur.

*Suffragants : { MM. CAPITANT, professeur.
PERCEROU, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1918



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Économiques)

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

DE L'UNIFICATION

Du Droit Français et du Droit International

EN MATIÈRE DE

Transport des Marchandises

PAR CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTEUR

(Sciences Politiques et Economiques)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le jeudi 27 juin 1918, à 3 heures

PAR

Maurice MERMONT

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE

Président : M. BOURCART, professeur.

*Suffragants : { MM. CAPITANT, professeur.
PERCEROU, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1918



ABRÉVIATIONS

Conv. Berne	Convention de Berne.
Pr.-v. Conv. Berne	Procès-verbal d'élaboration de la Convention de Berne.
Pr.-v. de rév.	Procès-verbal de révision de la Convention de Berne.
Arr. min.	Arrêté ministériel.
Circ. min.	Circulaire ministérielle.
T. gén.	Tarif général.
T. sp.	Tarif spécial.
G. V	Grande vitesse.
P. V.	Petite vitesse.
C. civ.	Code civil.
C. com.	Code de commerce.
Cass.	Cour de cassation.
Ch. req.	Chambre des requêtes
C. app.	Cour d'appel.
Trib. civ.	Tribunal civil.
Trib. comm.	Tribunal de commerce.
Rej.	Arrêt de rejet.
Bull. Tr.	<i>Bulletin des Transports.</i>
Bull. Tr. int.	<i>Bulletin des Transports internationaux.</i>
Bull. Arr. Cass. civ. . . .	<i>Bulletin des Arrêts de la Cour de cassation, Chambre civile.</i>
J. Tr. com.	<i>Journal des Tribunaux de commerce.</i>
B. A.	<i>Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation.</i>
S.	<i>Recueil général des lois et arrêts, Sirey.</i>
D.	<i>Recueil périodique Dalloz.</i>

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — De l'unité du droit en matière de transport	3
CHAPITRE II. — De la dualité résultant de l'existence, dans un même pays, de la Convention de Berne et de la législation interne	8
CHAPITRE III. — De l'unification du droit interne et du droit international pour le transport des marchandises par chemin de fer	13

DEUXIÈME PARTIE

DE L'UNIFICATION DE LA Législation Française ET DE LA CONVENTION DE BERNE

CHAPITRE PREMIER. — Historique de la question de l'unification.	25
CHAPITRE II. — Etude comparative de la législation française et de la Convention de Berne.	36
§ 1. — Objets exclus du transport, ou admis seulement sous certaines conditions	37
§ 2. — Responsabilité pour les indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture. Vérification par le chemin de fer	53
§ 3. — Emballage de la marchandise	61
§ 4. — Délais de livraison	73

	Pages
§ 5. — Droit de disposer de la marchandise en cours de route.	85
§ 6. — Droit d'action contre le chemin de fer	102
§ 7. — Responsabilité du chemin de fer :	
a) Responsabilité en cas de perte ou d'avarie	111
b) Responsabilité en cas de retard	136
§ 8. — Réparation due par le chemin de fer :	
a) Généralités	141
b) La garantie limitée et la déclaration d'intérêt à la livraison.	148
c) Réparation due en cas de perte ou d'avarie	159
d) Réparation due en cas de retard	160
e) Cas de dol ou faute grave. Intérêts dus par le chemin de fer	164
§ 9. — Extinction des actions issues du contrat de transport.	171
§ 10. — Prescriptions des actions issues du contrat de transport.	193
§ 11. — Résumé de l'étude comparative des deux réglementations	207
CHAPITRE III. — Conclusion.	211
APPENDICE. — Tableau comparatif des conditions exigées pour le transport de certaines marchandises dans le régime intérieur français et dans le régime international.	LXLVIII

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DE L'UNITÉ DU DROIT EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Avant l'apparition de la Convention de Berne du 14 octobre 1890, le contrat de transport des marchandises par chemin de fer était régi dans chaque pays par les lois locales. Il existait entre ces lois des divergences parfois très accusées, qui donnaient lieu à des difficultés et à des conflits plus ou moins graves, en cas de transport passant d'un Etat dans un autre. « On voit « de suite comment un tel régime pouvait entraver les « relations internationales, en les faisant à la fois complexes, onéreuses et peu sûres (1). »

C'est en vue de remédier à cet état de choses que fut réunie la Conférence de Berne. Mais, élargissant la question, cette Assemblée souleva dans toute son ampleur le problème de l'unité du droit en la matière. « On a bien proposé, à la Conférence de Berne, de préparer « une législation des chemins de fer, applicable *partout* au « trafic intérieur et international, évitant la plupart des « conflits de lois et facilitant les relations de pays à pays. « Mais on touchait là à bien des questions délicates dont la

(1) Léon Poincard, *Etudes de droit international conventionnel*, 1894, p. 120.

« solution pouvait tarder longtemps, et ajourner encore
« l'amélioration si désirable des rapports internationaux.
« En conséquence, la Conférence limita ses travaux à l'or-
« ganisation de ces derniers (1). »

C'était prudent. Il pouvait en effet paraître vain de chercher à réaliser cette unité de droit, alors qu'une législation commune, applicable aux seuls transports internationaux, était encore inexistante.

Des doutes ont même été émis sur la possibilité du développement et sur le plein succès du régime institué par la Convention de Berne : « Sans doute, « il serait plus commode à certains points de vue de « n'avoir qu'un seul et unique droit en matière de trans-
« ports par chemin de fer ; mais cela est impossible à « réaliser pour cette raison bien simple que les divers pays « du continent n'ont ni la même organisation sociale, ni « par suite le même régime administratif des chemins de « fer. On voudrait du moins réduire à deux le nombre des « régimes juridiques existants : celui applicable aux trans-
« ports internes et celui que le traité a établi pour les « transports internationaux. Mais cela est encore, à notre « avis, une vue étroite et impraticable, pour la raison « qu'elle ne répond point à la nature des choses. La con-
« dition des transports varie beaucoup avec les lieux et les « circonstances et, à cause de cela, ils ont besoin, après « tout, d'un régime suffisamment souple pour se plier à « des besoins divers. C'est pour cela que l'Union doit

(1) Léon Poinsard, *op. cit.*, p. 157.

« combiner son régime avec les tarifs communs, lorsque
« le besoin s'en fait sentir, et non pas les exclure. On se
« rend bien compte, du reste, de la vérité de ce que nous
« venons de dire, en observant que les Etats unionistes
« ont été amenés pour la plupart, depuis la conclusion de
« la Convention, à faire séparément entre eux des accords
« partiels dans le but d'en approprier pour ainsi dire les
« effets à leurs besoins spéciaux. Donc, en cette matière,
« une certaine souplesse, une certaine variété sont néces-
« saires, et il est impossible en fait d'arriver à cette unifi-
« cation du droit que réclame parfois la théorie (1). »

Nous ne saurions partager cet avis.

L'expérience a prouvé que de nombreux pays (Belgique, Italie, Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Allemagne, Autriche-Hongrie), ayant les organisations sociales et économiques les plus différentes, ont pu s'entendre et élaborer, en la Convention de Berne, une législation commune pour les transports internationaux. On a vu, depuis, un certain nombre d'autres pays qui avaient cru tout d'abord posséder des raisons assez puissantes de se tenir à l'écart, accéder successivement à cette législation (Danemark en 1897, Roumanie en 1904, Suède en 1907, Serbie en 1910, Bulgarie en 1911); la Norvège enfin se dispose à faire de même. En sorte qu'au 31 mars 1917, la longueur des lignes de chemin de fer régies par la Convention internationale était de 259.080 kilomètres. Il y a lieu d'espérer que le mouvement s'étendra et que l'adhé-

(1) Léon Poinsard, *op. cit.*, p. 181.

sion deviendra générale. « Les conjonctures actuelles per-
« mettent d'espérer que probablement jusqu'à la prochaine
« Conférence de révision le continent européen tout entier,
« sauf certaines parties de l'Orient, bénéficiera d'un droit
« de transport unifié. Il n'est pas même exclu que la lettre
« de voiture internationale pénètre de l'Ouest jusque dans
« la capitale de l'Empire ottoman (1). »

Dans une société organisée, l'état d'isolement peut difficilement subsister, pour les nations comme pour les individus. Le groupement exerce fatalement son effet attractif ; et, dans l'ordre économique notamment, le particularisme finit par céder devant l'Union. Pour la réaliser, il n'est pas de difficultés matérielles qui ne soient vaincues ; le chemin de fer traverse des déserts, les isthmes se percent, les tunnels se creusent sous les montagnes et demain, peut-être, sous la mer elle-même. Il n'est guère de coutumes, il n'est guère d'intérêts qui puissent résister à l'attrait de ses puissants avantages ni s'opposer victorieusement à sa loi. Finalement les peuples les plus farouches, les plus traditionnalistes, les plus égoïstes viennent à elle.

L'Union n'est aucunement exclusive de l'existence des accords particuliers dont parle l'auteur ; ceux-ci n'affaiblissent nullement la portée de la Convention : ils la for-

(1) Pr.-v. de la Conférence technique chargée d'élaborer le projet d'une nouvelle annexe à la Convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer. Berne, juillet 1912, p. 74.

tifient au contraire. De tels accords internationaux sont à cette loi ce que les conventions privées sont au droit commun. Ils se créent et se développent sous son égide. Leur domaine d'application est comme le laboratoire où se font les essais et où se préparent les solutions futures. N'est-il pas fréquemment arrivé que les dispositions de ces accords, après avoir subi victorieusement l'épreuve de l'expérience, soient adoptées de proche en proche, sinon par l'unanimité, du moins par la grande majorité, et finalement s'incorporent dans la loi de l'Union ?

Cela est si vrai que la Convention de Berne a pris soin de prévoir et même d'organiser de telles ententes entre les adhérents : au paragraphe 1^{er} des Dispositions réglementaires, alinéas 2 et 3, pour l'admission de certains objets exclus du transport par l'annexe I, ou pour leur acceptation à des conditions moins rigoureuses ; et à l'article 54 de la Convention, qui donne aux chemins de fer le droit de conclure entre eux des conventions particulières concernant les recours.

Les événements ont démontré que les craintes exprimées étaient vaines. En réalité et comme l'écrivait du reste le même auteur, en parlant de la Convention : « C'est déjà un progrès sensible sur l'état de choses actuel, et ce pas fait en avant préparera, sans doute, l'unification complète des dispositions légales relatives aux transports par terre et spécialement par voies ferrées (1). »

(1) Léon Poincard, *op. cit.*, p. 158.

CHAPITRE II

DE LA DUALITÉ RÉSULTANT DE L'EXISTENCE, DANS UN MÊME PAYS, DE LA CONVENTION DE BERNE ET DE LA LÉGISLATION INTERNE

Si l'apparition de la Convention de Berne a très heureusement mis fin aux difficultés extérieures dont nous avons parlé, elle a du même coup donné naissance à une situation singulière dans les Etats participants. Dès ce moment, en effet, chacun d'eux se trouvait posséder deux législations différentes pour le transport des marchandises par chemin de fer, savoir : une législation interne, composée de ses propres lois et règlements, législation qui s'applique aux transports effectués à l'intérieur du pays ; et une législation internationale, la Convention de Berne, qui régit les transports échangés avec ses co-contractants. Il n'est pas douteux, en effet, que « la Convention du 14 octobre 1890 constitue, avec ses annexes, un véritable Code civil et commercial applicable aux transports des marchandises par chemin de fer dans tous les Etats adhérents (1) », « le premier et unique Code international existant au

(1) *Pandectes françaises, Chemin de fer*, 1893, § 9538.

monde » (1), a-t-il été dit par la suite. Les différences existant entre ces deux législations affectent : les unes, des prescriptions d'ordre juridique ; les autres, des prescriptions d'ordre matériel. Elles sont évidemment variables suivant les pays. Mais quelle que soit leur importance, cette dualité n'est pas sans présenter d'inconvénients, tant pour le public, que pour les Administrations de chemin de fer.

Il est tout d'abord regrettable que les mêmes principes de droit ne soient pas applicables aux transports intérieurs et aux transports internationaux, alors que ces deux sortes d'opérations et les contrats dont elles font l'objet ne présentent plus de différences essentielles.

Dans la pratique enfin, la coexistence des deux régimes et leur divergence ne font que compliquer les choses et engendrer la confusion. L'expéditeur ne peut conditionner une même marchandise de façon uniforme, selon qu'il l'envoie à l'intérieur ou dans un pays étranger ; les formalités à remplir dans l'un ou l'autre cas ne sont pas les mêmes ; ses droits et obligations, ainsi que ceux du destinataire, sont différents. C'est au point que certaines maisons constituent deux bureaux séparés pour leurs transports intérieurs et leurs transports internationaux, ou même jugent préférable de confier ces derniers à des commissionnaires expéditeurs, spécialistes des transports internationaux.

(1) Pr.-v. de rév., 1905, p. 146.

Il n'est pas jusqu'aux agents du chemin de fer qui, parfois, ne soient hésitants lorsqu'une difficulté se présente dans l'exécution d'un transport international, ou lorsqu'il s'agit de renseigner le public à ce sujet, grâce à la tendance toute naturelle qu'ils ont de s'en rapporter, en cette matière, à la réglementation intérieure qu'ils pratiquent davantage et connaissent bien mieux.

Les conséquences de cet état de choses peuvent même affecter, en des sens du reste différents, la situation relative du commerce intérieur et du commerce extérieur. Tel négociant ou industriel, d'esprit timoré, craindra de rencontrer des difficultés inattendues dans le transport de ses marchandises sous l'empire d'une réglementation qui lui est peu familière, et ne sera point incité à étendre à l'étranger le champ de ses affaires ; tel autre au contraire, connaissant à fond les deux législations, saura tirer tout le parti possible de certaines dispositions de la Convention de Berne, dût-il favoriser la concurrence étrangère par rapport aux produits nationaux. On a dénoncé l'inégalité qui en résulte « entre les transports « intérieurs et les transports internationaux, les premiers « comportant à la charge des Compagnies une complète « responsabilité, les seconds s'accomplissant sous le régime, sinon des clauses de non garantie, du moins des « présomptions de libération établies par l'article 31 de « la Convention de Berne ; les marchandises étrangères « sont ainsi plus favorablement traitées que les produits

« français, puisqu'elles circulent sous un régime de responsabilité qui est moins onéreux pour les Compagnies
« et qui permet donc l'établissement de taxes plus réduites (1) ».

Telles furent, au point de vue intérieur, les conséquences assez inattendues de la mise en vigueur d'un régime qui n'en constituait pas moins une amélioration considérable. On peut en conclure qu'en élaborant une législation internationale on n'avait eu recours qu'à une demi-mesure, et que la véritable solution de la question réside dans l'institution de l'unité absolue du droit.

Ces inconvénients seront particulièrement sensibles le jour où, la paix étant faite, belligérants et neutres auront à faire face à la reprise de l'activité économique. La situation sera alors très difficile. La reconstitution des stocks de matières premières, la reconstruction des usines, des magasins, des fermes et des maisons détruites, le renouvellement de l'outillage, la nécessité de suppléer, par la circulation, à un défaut total de production dans les malheureuses régions dévastées, et aussi, espérons-le, l'ouverture de nouveaux débouchés et l'extension des affaires occasionneront un accroissement énorme du trafic, aussi bien à l'intérieur du pays qu'avec les Etats voisins.

En de telles circonstances, le commerce et l'industrie —

(1) Jossierand, *Les transports*, 1911, n° 638 ; Bourcart, *note Sirey*, 1908.2.149.

et l'exploitation des chemins de fer elle-même — s'accommoderaient mal d'une législation des transports étroite, surannée, variant suivant qu'il s'agit d'échanges intérieurs ou d'échanges internationaux, et dont les inconvénients, signalés plus haut, viendraient encore s'ajouter aux difficultés du moment. Un effort doit être fait dans le sens d'une simplification de cette législation. Il n'est pas douteux, à ce point de vue, que l'adoption d'une réglementation uniforme, applicable aux transports intérieurs comme aux transports internationaux, soit de nature à faciliter les relations et par là même à favoriser l'œuvre de régénération. Il est d'ailleurs permis de penser qu'en réalisant sur son terrain l'unification de réglementation en matière de transports par chemin de fer, un pays se mettrait du même coup en possession d'un élément appréciable de succès dans la lutte économique qui, selon toute vraisemblance, est appelée à succéder dans le monde à la guerre actuelle.

CHAPITRE III

DE L'UNIFICATION DU DROIT INTÉRIEUR ET DU DROIT INTERNATIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER

Est-ce à dire que l'heure soit venue d'aborder de front le problème, comme avait tenté de le faire la Conférence de Berne, et de songer à établir d'un seul coup cette législation des chemins de fer applicable *partout* au trafic interne et au trafic international ? Nous ne le pensons pas ; mais il est permis, en présence des inconvénients qu'offre pour eux la dualité de la législation interne et de la législation internationale, de rechercher si, dans certains pays tout'au moins, il' ne serait pas possible d'arriver à la mise en harmonie de ces réglementations.

Aucun Etat ne saurait évidemment, sous peine de s'exclure des relations internationales, du moins telles qu'elles sont définies par la Convention, prétendre instituer chez lui l'unité du droit sur les bases de sa propre législation, quelle qu'en puisse être la valeur. Et il apparaît immédiatement que la concordance cherchée ne peut être réalisée autrement que par l'adoption, pour les transports intérieurs, de la législation édictée par la Convention de Berne.

La Convention de Berne n'est-elle pas, d'ailleurs, l'expression d'une des réglementations les plus récentes des transports par chemin de fer ? Elle a le mérite d'avoir été établie en vue même de l'objet auquel elle se rapporte. Et l'on ne peut, à cet égard, s'empêcher d'évoquer « le droit français qui repose sur des principes « d'une immuable équité, principes que l'on a cru pouvoir « appliquer sans aucun changement à l'industrie moderne des transports par chemin de fer » (1), comme ils s'appliquaient au trafic du voiturier et à celui du batelier. « Les dispositions du Code de commerce français, peu « détaillées du reste, datent d'un temps où il n'y avait « pas encore de voies ferrées, et l'application de ces principes au droit commercial des chemins de fer est, sous « bien des rapports, très contestée tant en doctrine qu'en « pratique judiciaire (2). » Cette infériorité du droit français a été critiquée, assez finement du reste, par M. de Seigneux, l'un des promoteurs de la Convention de Berne, lors d'un Congrès tenu en 1878 au Trocadéro : « Messieurs, vous êtes en retard d'un demi-siècle ; ayez l'obligance de vous mettre d'accord avec les nécessités de « la situation ; veuillez faire ce que les autres pays ont « fait : une législation sur les chemins de fer (3). »

Lors même qu'elle ne s'écarte pas de notre législation, la Convention de Berne lui est supérieure. Elle se pro-

(1) *Pandectes française, Chemin de fer*, 1893, § 9533.

(2) Pr.-v. Conv. Berne, 1878, p. L.

(3) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1887, p. 33.

nonce sur les points où notre réglementation reste muette ; en tout cas, elle oppose au vague de nos textes sa clarté et ses précisions. Les dispositions de la Convention sont en harmonie avec la situation actuelle des transports. Elle en est en même temps une des législations les plus approfondies : « Tout, dans la Convention de Berne, donne matière à une réglementation attentive et même pointilleuse (1). »

En résumé, la Convention offre toutes les garanties que l'on peut attendre d'un document qui est le fruit des nombreuses études faites par les Administrations et Etats intéressés et des discussions qui se sont poursuivies, entre leurs spécialistes et leurs juristes, durant les Conférences préparatoires de 1878, 1881 et 1886, ainsi que dans les Conférences de révision de 1893, 1896 et 1905. Comme on a pu le constater par la suite, « les « dispositions fondamentales de la Convention ont fait « leurs preuves, tant au point de vue juridique qu'au « point de vue économique (2) ».

Sans doute, « la Convention internationale ne saurait « représenter les colonnes d'Hercule du droit en matière « de transport par chemin de fer » (3). On ne peut cependant disconvenir qu'elle constitue un excellent modèle, dont nous aurions le plus grand intérêt à nous rapprocher.

L'unification de la législation, ainsi

(1) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1887, p. 31.

(2) Pr.-v. de rév., 1905, p. 145.

(3) *Ferrovie italiane*, 1917, n° 145.

comprise, comporte l'abandon d'une partie de la loi nationale et son remplacement par une loi nouvelle, inspirée de la législation internationale. C'est chose grave en soi, et toutes les hésitations se comprennent.

On peut se demander si un tel changement de régime, qui est susceptible de procurer des avantages incontestables, n'occasionnerait pas dans le pays de graves mécomptes.

Nous ne le pensons pas. Il suffit, pour s'en rendre compte, de ne pas perdre de vue que la Convention fut une œuvre de transaction. Ses dispositions ne sont pas, en général, en opposition formelle avec celles que les divers contractants avaient adoptées chez eux, suivant leur tempérament national et suivant leurs coutumes.

D'ailleurs, « les modifications, qu'à l'entrée en vigueur « de la Convention internationale et depuis, certains Etats « ont introduites dans les prescriptions et dispositions « réglementaires régissant le trafic interne de leur chemin « de fer, ont amené une concordance très large entre ces « dernières et le texte de la Convention internationale (1) ». Tel est le cas pour la Belgique (loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport) ; pour la Suisse (loi du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et par bateaux à vapeur) ; pour l'Autriche (loi du 10 décembre 1892, révisée le 10 octobre 1901 ; règlement du chemin de fer du 1^{er} janvier 1893) ; pour l'Italie (loi du 15 décembre 1892) ;

(1) *Bull. tr. int. par chemin de fer*, 16^e année, n^o 10, octobre 1908, p. 323-326.

pour le Danemark (loi du 24 avril 1896); et pour l'Allemagne (Code de commerce du 10 mai 1897 et règlement de transport du 15 novembre 1892, remplacé lui-même par celui du 23 décembre 1908).

Certes, il subsiste entre toutes ces lois et la Convention des différences. Si la plupart d'entre elles sont minimales ou relatives à des objets d'ordre secondaire, il en est encore d'assez importantes. Mais les raisons qui les justifient ne sauraient être mises en balance avec les avantages considérables qu'offrirait l'unification ni faire sérieusement obstacle à celle-ci.

N'est-il pas à craindre qu'un Etat, en réalisant ainsi chez lui l'unification de la législation des transports, ne se lie indéfiniment pour l'avenir, et ne s'interdise de modifier sa propre loi, sous peine d'abolir du même coup la concordance obtenue entre celle-ci et la législation internationale ?

En aucune façon : « Comme toute œuvre humaine, la Convention de Berne est perfectible (1). » Et l'article 59 stipule que de nouvelles conférences des délégués des Etats participants seront réunies tous les cinq ans, et, le cas échéant, à toute époque, sur la demande du quart au moins des intéressés, afin d'apporter à la Convention les modifications et améliorations jugées nécessaires. Cet Etat conservera donc la faculté d'initiative ; il pourra provoquer l'examen des modifications qu'il juge utile d'apporter

(1) Pr.-v. de rév., 1896 : Discours d'ouverture de M. Guyot-Dessaigne, ministre des Travaux publics.

à la loi, en vue d'obtenir leur insertion dans la Convention.

Mais les autres contractants, eux aussi, peuvent le faire. Et ce pays ne serait-il pas exposé à voir son œuvre d'unification compromise à chaque instant, du fait des initiatives diverses qui pourront surgir au dehors et qui, amenant la modification de la Convention de Berne, l'obligeraient moralement à changer dans le même sens sa loi interne, en vue de maintenir leur harmonie ? Ici, le passé répond de l'avenir.

Si des dispositions ont bien été prises, dès l'origine, en vue de permettre le remaniement et le perfectionnement de la Convention, on remarquera que le terme des Conférences périodiques de révision, qui avait été primitivement fixé à trois ans, a déjà été porté à cinq ans.

Dès la première Conférence de révision tenue à Paris, en 1896, M. Guyot-Dessaigne, ministre des Travaux publics, accueillant les représentants étrangers, et M. Picard, Président de la Conférence, conseillaient aux membres de la réunion d'aborder avec prudence et réserve l'œuvre de modification de la Convention (1).

Ce conseil fut rappelé à diverses reprises au cours des travaux (2) et les délégués purent finalement se féliciter de l'avoir suivi (3). Le même souci se révélait dans les débats de la Conférence de révision de 1905, où, parlant

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 16 et 22.

(2) Pr.-v. de rév., 1896, p. 36, 40 et 140.

(3) Pr.-v. de rév., 1896, p. 256 et 260.

de la Convention, on remarquait : « Il serait désirable d'y toucher le moins possible (1). »

Mais le danger des changements trop fréquents ou trop importants a surtout été dénoncé avec une clarté remarquable, au cours de cette même Conférence, par M. Baume, Président de la délégation française, à l'occasion d'une discussion sur la responsabilité incombant au chemin de fer pour le choix de la voie à suivre, en cas d'omission de la part de l'expéditeur : « La disposition actuelle de la Convention est en vigueur depuis douze ans et n'a été « critiquée qu'en Autriche et en Hongrie ; plusieurs Etats « l'ont même adoptée, soit dans leur législation intérieure, « soit dans le règlement de leurs tarifs. Il serait imprudent « et dangereux de la changer aujourd'hui. Les Etats contrac- « tants seraient en effet très peu disposés à l'avenir à in- « corporer dans leur législation intérieure les prescriptions « de la Convention internationale, si elles risquaient d'être « modifiées dans l'une ou l'autre de leurs dispositions « essentielles à chaque réunion de la Conférence de révi- « sion ; de plus, ceux des Etats contractants qui, dans leur « législation intérieure ou dans les règlements des tarifs, « ont déjà adopté les dispositions de la Convention de « Berne, verraient avec regret apporter des modifications « aussi profondes à ces dispositions (2). » La proposition présentée en l'occasion par l'Autriche-Hongrie fut repoussée.

(1) Pr.-v. de rév., 1905, p. 81.

(2) Pr.-v. de rév., 1905, p. 132.

En réalité, parmi les réformes proposées, parviennent seules à aboutir, tôt ou tard, celles qui sont réellement inspirées de l'intérêt général et favorables au développement du trafic. Bien des Etats, et non des moindres, ont fait à ce sujet, tant au moment de l'élaboration que de la révision de la Convention, des concessions importantes de principe et d'amour-propre (1). Il n'est pas douteux qu'on retrouvera dans les Congrès ultérieurs « la bonne foi, « l'esprit conciliant, les sentiments libéraux et progressifs, « manifestés avec une constance remarquable dans les « nombreuses réunions de ce genre qui se sont succédé en « Europe avec un succès persistant » (2).

Loin d'être désavantagé dans ces réunions, un Etat qui, spontanément et librement, aurait fait sienne la loi internationale, jouirait même d'une autorité toute particulière. Nul soupçon ne saurait l'effleurer de vouloir imposer aux autres sa suprématie en même temps que ses idées, leur proposât-il l'introduction, dans la Convention, de tel ou tel principe de son ancienne loi nationale dont il aurait fait le sacrifice au nom de l'unification, mais dont il tiendrait ensuite, dans l'intérêt général, à faire proclamer l'importance et le bien-fondé.

Ainsi l'unification de la législation des transports, dans un Etat, ne ferait pas obstacle à sa modification ; par ailleurs, cette législation ne manquerait pas de stabilité. Et même, en certains pays, le souci de

(1) Léon Poinsard, *op. cit.*, p. 155 et 179.

(2) Léon Poinsard, *op. cit.*, p. 180.

maintenir sa concordance avec la Convention internationale mettrait la loi interne à l'abri des changements de circonstance trop souvent et trop hâtivement réalisés sous l'empire des passions politiques et des discussions intérieures. Une telle garantie constituerait, à nos yeux, un avantage singulièrement appréciable, parmi beaucoup d'autres qui justifient la réforme.

« Il ne paraît pas douteux que, dans
« un but de simplification, on tendra de plus en plus, dans
« chaque Etat, à admettre, même pour les transports
« intérieurs, les règles de la Convention internationale;
« et ainsi l'on s'achemine graduellement vers l'uniformité
« des lois sur le contrat de transport, au moins quant à
« un grand nombre de points. Des symptômes certains
« paraissent bien devoir faire supposer que la Convention
« de Berne aura cette heureuse influence indirecte (1). »
Qu'a-t-on fait dans ce sens? Nous n'entreprendrons pas d'étudier en détail dans quelle mesure l'unification de la législation du transport des marchandises par chemin de fer a pu être envisagée ou réalisée dans les divers Etats.

Rappelons seulement que l'apparition de la Convention de Berne semble avoir donné le signal d'une refonte de la législation des transports d'un certain nombre de pays (2).

Plusieurs d'entre eux, comme la Belgique, l'Italie, n'attendaient que la conclusion de la Convention pour

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 1906, III, n° 871.

(2) Voir p. 16.

s'en inspirer dans la rédaction de leur nouvelle loi nationale. De même les dispositions de l'article 31 de la Convention de Berne ont été exactement calquées pour le service intérieur dans la plupart des législations européennes. « Il y a là un très curieux exemple de l'influence « que le droit international est susceptible d'exercer sur « le droit interne de chaque pays (1). » Cette tendance générale à l'uniformité a été signalée, il y a 13 ans déjà : « La Convention de Berne a si bien fait ses preuves, et ses « dispositions ont été reconnues si justes, qu'elles ont été « introduites dans la législation intérieure de plusieurs « Etats (2). »

Il est évident que les difficultés de la réforme varieraient dans les différents pays, suivant que leur législation interne se rapproche plus ou moins de la Convention de Berne. L'adaptation paraîtrait notamment devoir être plus aisée dans ceux, comme le nôtre, où un usage déjà prolongé de la Convention a dû rendre ses dispositions plus familières.

C'est du reste en nous plaçant exclusivement au point de vue français que nous allons aborder l'étude de la question.

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 633, p. 527, renvoi 2.

(2) Pr.-v. de rév., 1905, p. 81.

DEUXIÈME PARTIE

**DE L'UNIFICATION
DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE ET
DE LA CONVENTION DE BERNE**

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DE LA QUESTION DE L'UNIFICATION

Le problème de l'unification a été posé en France dès le moment où la Convention de Berne fut soumise à l'approbation du Parlement. Le ministre des Travaux publics adressait en effet aux Administrations de chemin de fer, à la date du 25 février 1891, la circulaire suivante (1) :

« Messieurs, — Le Gouvernement, vous
« le savez, a saisi le Parlement d'un projet de loi portant
« approbation de la Convention de Berne relative au
« transport des marchandises par chemin de fer.

« Le jour où cette Convention sera
« devenue exécutoire, les transports par chemin de fer
« seront régis, en France, par des règles juridiques qui,
« sur un certain nombre de points, varieront suivant qu'il
« s'agira de transports internationaux ou de transports
« purement intérieurs. Or, il semble qu'il serait utile,
« pour le public comme pour les Compagnies, que le droit
« interne fût mis en concordance avec le droit interna-
« tional. C'est, je crois, ce qu'on va faire en Belgique,

(1) Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1891.

« où la réforme du Code de commerce avait été ajournée,
« en ce qui concerne le titre relatif au contrat de trans-
« port, jusqu'à conclusion de la Convention de Berne.

« Je serais donc disposé à demander à
« M. le Garde des Sceaux de préparer, de concert avec mon
« département, un projet de loi ayant pour but de repro-
« duire, dans notre Code de commerce, les modifications
« nécessaires pour en harmoniser les dispositions avec
« celles de la Convention de Berne.

« Mais je désirerais connaître, au préa-
« lable, vos vues sur la question, et je vous prie en consé-
« quence de vouloir bien me faire parvenir, aussitôt que
« possible, les observations que vous pourriez avoir à pré-
« senter à ce sujet.

« Recevez, etc... »

La réponse des Compagnies, datée du
17 août 1891, fut la suivante :

« Par une dépêche en date du 25 fé-
« vrier dernier, nous rappelant que le Gouvernement a
« saisi le Parlement d'un projet de loi portant approbation
« de la Convention de Berne relative aux transports des
« marchandises par chemin de fer, vous avez bien voulu
« me dire qu'à votre avis il serait utile, pour le public
« comme pour les Compagnies, de mettre le droit inté-
« rieur en concordance avec le droit international. Le jour,
« en effet, où la Convention de Berne sera devenue exécutoire, les transports par chemin de fer seront régis en

« France par des règles juridiques différant suivant qu'il
« s'agira de transports internationaux ou de transports
« purement intérieurs.

« Vous pensez qu'à l'exemple d'un
« pays voisin, il convient d'introduire dans notre Code de
« commerce les modifications nécessaires pour en harmo-
« niser les dispositions avec celles de la Convention de
« Berne. Toutefois, avant de préparer, de concert avec
« M. le Garde des Sceaux, un projet de loi dans ce sens,
« vous voulez bien nous demander de vous faire connaître
« les vues de notre Compagnie à cet égard.

« Nous partageons absolument votre
« opinion. Mais trois semaines après votre dépêche précitée,
« le 17 mars 1891, votre département a déposé à la Cham-
« bre des députés un projet de loi relatif aux transports
« des marchandises par les chemins de fer d'intérêt géné-
« ral. Ce projet, qui a eu pour but de répondre à un ordre
« du jour de la Chambre des députés en date du 27 mars
« 1886, nous semble aller précisément à l'encontre de
« l'harmonie cherchée entre la législation intérieure et la
« législation internationale. C'est à ce titre surtout qu'il
« paraît devoir faire l'objet de notre examen.

« § a) et § b) (Ces alinéas comportent
« des développements étrangers au sujet qui nous occupe.)

« § c) L'article 9 du projet de loi im-
« pose aux Compagnies l'obligation de rechercher et d'ap-
« pliquer la taxe totale la plus réduite entre le point d'ex-
« pédition et le point de destination, soit que le transport

« n'emprunte que les rails d'un seul réseau, soit qu'il
« emprunte ceux de plusieurs réseaux. Nous l'admettons
« très volontiers dans le premier cas, les agents d'une
« compagnie pouvant et devant connaître parfaitement le
« jeu de ses tarifs intérieurs ou communs. Mais il est im-
« possible de leur demander de connaître aussi bien les
« tarifs qui n'intéressent que les réseaux étrangers au
« leur. C'est là une innovation des plus graves et contraire
« à la jurisprudence de la Cour de cassation, d'après la-
« quelle, quand la marchandise doit emprunter plusieurs
« réseaux, c'est à l'expéditeur qu'il appartient d'indiquer
« l'itinéraire à suivre, au delà du réseau expéditeur.

« Nous admettrions très volontiers
« encore qu'à défaut d'indication par l'expéditeur on nous
« imposât l'obligation de calculer la taxe la plus économi-
« que par la voie la plus courte, direction que nos agents
« peuvent établir sans trop de difficultés. Mais il semble
« réellement impossible d'aller plus loin.

« L'article 6, § 1^{er} de la Convention de
« Berne porte : « qu'à défaut de mention par l'expédi-
« teur, sur la lettre de voiture, de la voie à suivre, le che-
« min de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus
« avantageuse à l'expéditeur. Le chemin de fer n'est res-
« ponsable des conséquences résultant de ce choix que s'il
« y a faute grave de sa part. » Cette formule rentre dans
« celle que nous vous proposons.

« Puisque l'on recherche, et avec infi-
« niment de raison, la concordance des législations, pour-

« quoi s'écarter de la Convention de Berne, dans l'article 9,
« quand au contraire les articles 10 et 11 adoptent et
« reproduisent complètement certaines des dispositions
« de cette Convention ?

« Les Compagnies, qui sont régies par
« la Convention de Berne pour les transports internatio-
« naux, sont prêtes à accepter l'extension de ces règle-
« ments aux transports intérieurs ; mais elles demandent
« instamment qu'on ne choisisse pas certains articles de
« cette Convention pour les rendre applicables aux trans-
« ports intérieurs, en rejetant, au contraire, les autres
« articles.

« d) L'article 12 du projet de loi déclare
« nulle toute stipulation de tarifs ayant pour objet de dé-
« roger aux dispositions des articles 8, 9, 10 et 11 et aux
« délais de prescriptions inscrits à l'article 108 du Code
« de commerce.

« Cette disposition, en ce qui concerne
« l'article 108, n'est pas de nature à mettre en harmonie
« le Code de commerce français avec la législation inter-
« nationale, puisque les prescriptions admises par la Con-
« vention de Berne, notamment en matière de détaxe,
« diffèrent de celles de la loi française.

« En résumé, le projet de loi du
« 17 mars 1891, entre autres inconvénients, nous paraît
« avoir en particulier celui de nous éloigner du but que
« nous recherchons avec vous, Monsieur le Ministre, d'ar-
« river à une réglementation uniforme et pratique.

« Cette réglementation se trouve tout
« entière dans la Convention internationale de Berne elle-
« même, déjà approuvée par la Chambre des députés. Cette
« Convention forme une loi complète qui règle toutes les
« questions relatives aux transports par chemins de fer ;
« elle a été discutée, amendée, remaniée pendant de lon-
« gues années par les hommes les plus compétents en
« cette matière de tous les pays contractants. Pourquoi ne
« pas profiter de cette loi toute faite, acceptée par le com-
« merce et les transporteurs, et qui concilie tous les
« intérêts ?

« Faire un projet de loi nouveau,
« c'est éterniser la question. Rouvrir le débat, c'est tout
« remettre en discussion, c'est donner libre carrière à la
« fantaisie de chacun, qui ne voudra prendre dans la Con-
« vention de Berne que ce qui lui semblera conforme à
« ses intérêts et tentera de faire écarter ce qui pourrait
« lui être contraire.

« Le meilleur projet, à notre avis, est
« celui qui édictera l'application de la Convention de Berne
« aux transports intérieurs comme aux transports inter-
« nationaux et qui abrogera les dispositions du Code de
« commerce contraires aux règles établies par cette Con-
« vention. Ce serait la solution préférable pour tous et
« surtout la plus rapide.

« Si cette législation est bonne pour
« les transports effectués en France quand ils sont en pro-
« venance ou à destination de l'étranger, pourquoi ne

« serait-elle pas également applicable aux transports
« purement intérieurs ?

« La simplification serait considéra-
« ble : même législation pour tous les transports, mêmes
« usages, mêmes solutions des difficultés, jurisprudence
« unique.

« Nous croyons donc, Monsieur le
Ministre, répondre aux vues que vous nous avez expri-
« mées, en vous demandant dans l'intérêt de tous, comme
« la meilleure solution en même temps que la plus
« prompte, de proposer au Parlement d'adopter purement
« et simplement, dans son ensemble, le texte de la Con-
« vention de Berne pour les transports intérieurs comme
« pour les transports internationaux et de se borner à
« abroger les dispositions du Code de commerce contraires
« à ce nouveau texte : cette solution devant entraîner, en
« même temps, le retrait du projet de loi du 17 mars
« 1891.

« Veuillez agréer, etc... »

La question de l'unification s'est donc posée, dans notre pays, dès la première heure, avec toute la clarté et la précision désirables. Les Administrations de chemin de fer français se sont montrées favorables à la réforme, étant entendu que celle-ci serait intégrale, et qu'on ne se bornerait pas à incorporer arbitrairement au droit interne telles ou telles dispositions seulement de la Convention de Berne.

Malgré l'accueil réservé par les Compagnies à l'initiative ministérielle, il ne semble pas que la question ait fait depuis lors de sensibles progrès. Le législateur français paraît, au contraire, chaque fois qu'il a été appelé à modifier ou à compléter la réglementation des transports, s'être appliqué à l'éloigner de la Convention, plutôt qu'à l'en rapprocher.

On avait déjà pu le constater quelques années plus tôt, lors du remaniement des dispositions relatives à la fin de non recevoir et à la prescription en matière de transport. Le législateur français, après s'être inspiré, dans une certaine mesure, du texte adopté à ce sujet par la Conférence de 1886 pour la rédaction de la Convention de Berne, n'en élaborait pas moins la loi du 11 avril 1888, modifiant les articles 105 et 108 du Code de commerce, de telle façon que la réglementation française et la réglementation internationale offrent des différences essentielles sur lesquelles nous reviendrons plus loin (1).

La même tendance se manifestait, comme l'expose en détail la réponse des Compagnies, au moment même où le ministre les conviait à l'œuvre de l'unification.

C'est ce qui s'est encore produit plus tard. Le Gouvernement avait cru devoir, par arisnrétéi matériel du 27 octobre 1900, introduire dans les « conditions d'application des tarifs spéciaux », moyennant suppression

(1) Voir chap. II, §§ 9 et 10.

de l'ancienne clause de non garantie, les dispositions des articles 31 et 32 de la Convention de Berne relatives aux présomptions de libération établies en faveur du voiturier. « On aurait pu penser égis que lallation française « s'en tiendrait au système de l'arrêté du 27 octobre 1900, « qui avait le mérite considérable, au point de vue à la « fois théorique et pratique, en adoptant le système de « l'article 31 de la Convention de Berne, de réaliser l'unité de droit, si désirable particulièrement dans les relations commerciales (1). » La surenchère triompha néanmoins avec la loi du 17 mars 1905 modifiant l'article 103 du Code de commerce, qui amena la disparition des dispositions de l'arrêté dont il s'agit.

De telles tendances sont évidemment regrettables et de nature à rendre l'unification de plus en plus difficile et lointaine.

Nous devons cependant constater avec satisfaction que c'est de la Convention de Berne que vient de s'inspirer la législation de guerre édictée en France pour les transports par chemin de fer, sous l'empire des formidables circonstances qui rendaient évidemment impossible, en cette matière comme en tant d'autres, le maintien de l'application du droit commun. L'arrêté interministériel du 31 mars 1915 constitue l'élément principal de cette réglementation temporaire.

L'article 2 mentionne que le point de

(1) Bourcart, *note Sirey*, 1908.2.148.

départ des délais est fixé au jour de la prise en charge de la marchandise par le chemin de fer, prise en charge qui n'intervient que lorsque des wagons se trouvent disponibles dans la gare expéditrice. Nous retrouvons ici la trace des dispositions combinées de l'article 5 de la Convention de Berne et du paragraphe 6 des Dispositions réglementaires.

L'article 5 de l'arrêté institue le principe de la garantie limitée en cas de perte, d'avarie, ou de retard, principe que nous rencontrerons aux articles 34 et 40 de la Convention. Cet article 5, en spécifiant que l'indemnité due en cas de perte totale ou partielle est limitée à la valeur, aux lieu et jour de l'expédition, de la marchandise perdue, reproduit en partie les termes de l'article 34 de la Convention.

L'article 6 de l'arrêté admet, pour le cas de perte ou d'avarie, la déclaration d'intérêt à la livraison, dans la limite de laquelle peuvent être alloués, le cas échéant, des dommages-intérêts.

Enfin l'article 7 prévoit, comme l'article 44 de la Convention de Berne, et à l'encontre de l'article 105 de notre Code de commerce, une fin de non recevoir pour la réclamation en cas de retard, lorsque celle-ci n'est pas notifiée au chemin de fer dans un délai déterminé. Ce même article 7 édicte, comme l'article 33 de la Convention, une présomption de perte de la marchandise en cas de non livraison dans les 30 jours qui suivent l'expiration des délais.

Le fait n'est-il pas symptomatique ? Ne constitue-t-il pas un témoignage concret de la valeur de la Convention, comme législation des transports par chemin de fer, et de la possibilité de son adaptation à notre régime intérieur ? Certes, l'essai apparaît dès l'abord timide et insuffisant : la Convention forme un tout, dont les diverses dispositions se soutiennent, se complètent et ne doivent pas être appliquées isolément. La tentative n'en est pas moins intéressante.

Nous n'hésitons pas à croire qu'à l'heure actuelle, l'unification est encore possible.

C'est ce que nous nous proposons d'examiner en comparant entre elles la Convention de Berne et la législation française relative au transport des marchandises ; en étudiant les différences qui les séparent ; en déterminant, en fonction de ces différences, les conséquences qui pourraient résulter de l'adoption, dans le régime intérieur, des dispositions de la Convention de Berne ; en un mot, en évaluant l'économie de la réforme, et par là même les difficultés que sa réalisation pourrait rencontrer, au point de vue théorique et au point de vue pratique.

CHAPITRE II

ÉTUDE COMPARATIVE DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE ET DE LA CONVENTION DE BERNE

Nous limiterons notre examen aux rapports du public avec les Administrations de chemin de fer, à l'exclusion des rapports des Administrations entre elles, ou des Administrations avec l'Etat.

Encore ne saurait-il être question, sans dépasser le cadre de cet essai, d'analyser tous les éléments et toutes les modalités du contrat de transport. Nous nous bornerons à l'étude comparative des points qui nous paraissent les plus intéressants, soit en raison de leur importance particulière, soit en raison de celle des différences que présentent, à leur endroit, les deux législations.

Dans cet ordre d'idées, nous passerons successivement en revue les matières suivantes :

- § 1. — Objets exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions.
- § 2. — Responsabilité pour les indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; vérification par le chemin de fer.
- § 3. — Emballage de la marchandise.
- § 4. — Délais de livraison.

- § 5. — Droit de disposer de la marchandise en cours de route.
- § 6. — Droit d'action contre le chemin de fer.
- § 7. — Responsabilité du chemin de fer.
- § 8. — Réparation due par le chemin de fer.
- § 9. — Extinction des actions issues du contrat de transport.
- § 10. — Prescription des actions issues du contrat de transport.

§ 1. — Objets exclus du transport, ou admis seulement sous certaines conditions.

On range dans cette catégorie :

- a) Les matières dangereuses (explosibles, ou inflammables, ou vénéneuses), ainsi que les produits infects (répugnants ou de mauvaise odeur).
- b) Les matières précieuses.
- c) Les transports funèbres.

a) *Matières dangereuses et infectes.*

Le transport international de ces marchandises est régi par l'article 3 de la Convention de Berne, par le paragraphe 1, alinéas 1 et 2, des Dispositions réglementaires pour l'exécution de ladite Convention, et par l'Annexe I.

En trafic intérieur, ces transports font l'objet du règlement ministériel du 12 novembre 1897.

Ces instructions définissent les cas d'exclusion, ainsi que les conditions d'acceptation à l'expédition, et règlent l'emballage, le chargement et le transport de ces produits. Elles présentent entre elles des divergences notables.

Tout d'abord le transport de certaines marchandises, autorisé en régime intérieur français, est absolument interdit en régime international. Ces marchandises sont : la dynamite, les poudres de tir, le fulminate de mercure, les picrates.

D'autre part, les conditions exigées pour l'acceptation au transport d'un même produit sont rarement les mêmes dans les deux régimes. Nous avons fait à ce sujet, point par point, un examen comparatif de l'Annexe I et du règlement de 1897, et noté en face de chaque produit les prescriptions respectives de chaque réglementation, en soulignant les divergences. Ce tableau figure en Appendice, à la fin du présent essai.

Ces divergences sont de toutes sortes, les unes importantes, les autres minimes. Elles affectent la plupart des marchandises, qui ne sont d'ailleurs pas classées suivant la même méthode. Pour nous en tenir à celles des conditions qui intéressent à la fois le public et le chemin de fer, et en laissant de côté celles qui ne visent que le chemin de fer seul (exclusion de certains trains, emplacement déterminé des wagons dans les trains, adjonction de wagons isolateurs, etc...), les principales différences relevées concernent :

— les propriétés physiques ou chimiques des marchandises, lorsque celles-ci sont de nature à influencer l'acceptation au transport (poids spécifique, limite d'inflammabilité des vapeurs, teneur en tel ou tel produit, etc...);

— le poids maximum de chaque colis ;

— l'emballage : qu'il s'agisse de sa forme (caisse, tonneau, panier, etc...) ; de sa nature (bois, fer, tôle, verre, grès, etc...) ; de ses dimensions, ou de son conditionnement (présence de matières isolantes, nature de celles-ci...) ;

— la disposition de la marchandise à l'intérieur de l'emballage (placement en couches d'épaisseur donnée ; vides à ménager, etc...) ;

— l'étiquetage ;

— la nature des pièces ou certificats à joindre à l'envoi ;

— le mode de chargement (en wagon couvert ou découvert, bâché ou non) ;

— les conditions et la rapidité de déchargement ou d'enlèvement par le public ;

— ... etc., etc...

Parfois même les deux régimes ne sont pas seulement différents ; mais, chose infiniment regrettable, leurs prescriptions visant un même objet sont en contradiction formelle. C'est le cas pour les déchets de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre ou de jute, provenant de la filature ou du tissage : le règlement français exige que ces déchets soient remis au transport énergiquement comprimés,

alors que l'Annexe I de la Convention de Berne interdit toute compression. Hâtons-nous, du reste, de dire que les deux points de vue sont, paraît-il, exacts, et que seule la compression moyenne, insuffisante, offrirait de réels dangers (1).

Enfin des produits, désignés dans une des réglementations et soumis à certaines conditions, ne le sont pas dans l'autre. Le celluloid, par exemple, ne figure pas à l'Annexe I, alors que le règlement de 1897 édicte pour ce produit des conditions d'emballage déterminées. Les règles d'assimilation, indispensables en pareille matière, ne sont pas non plus les mêmes.

On se trouve donc conduit à appliquer des mesures sensiblement différentes à des envois de même nature, selon qu'ils sont destinés à une gare française ou à un pays étranger, ou bien encore qu'ils ne font que franchir notre territoire en transit international.

C'est ainsi qu'on en arrive à des solutions du genre de la suivante : le règlement du 12 novembre 1897 étant muet sur le régime à appliquer aux explosifs de provenance étrangère, qui ne font que transiter en France, M. le Ministre des Travaux publics a décidé « que le régime à observer devait varier suivant qu'il s'agit « d'explosifs provenant de pays qui ont adhéré à la Convention internationale de Berne du 14 novembre 1890, « désignés dans l'Annexe I de cette Convention, soit

(1) Pr.-v. de rév., 1905, p. 51.

« d'explosifs non expressément désignés dans cette annexe
« ou en provenance de pays qui n'ont pas participé à la
« Convention. Dans le premier cas, ce sont les prescrip-
« tions de la Convention du 14 novembre 1890 qui sont
« obligatoires ; dans le second cas, c'est le règlement du
« 12 novembre 1897 qui doit être appliqué » ! En sorte
que, un envoi d'explosif expédié d'Allemagne en Espa-
gne, et un autre envoi du même explosif expédié d'Espa-
gne en Allemagne, ne sont pas soumis aux mêmes condi-
tions pour la traversée du territoire français !

Nous devons constater que dans un cas cependant, la
divergence existant entre le règlement de 1897 et l'An-
nexe I de la Convention de Berne a pu se montrer profi-
table à l'intérêt général, voire même à la Défense natio-
nale ! Il s'agissait, à l'occasion de la présente guerre,
d'assurer en France le transport par chemin de fer de
tubes d'hydrogène comprimé expédiés par le Service
aéronautique de l'armée américaine : « Le règlement du
« 12 novembre 1897 pour le transport par chemin de fer des
« matières dangereuses prescrit, dans son article 29, que
« les tubes d'hydrogène comprimé doivent être confec-
« tionnés de façon à ne pouvoir rouler ou pourvus d'une
« garniture extérieure remplissant ce but.

« Or, le chef de Service aéronautique
« de l'armée américaine m'avise du prochain transport
« par chemin de fer d'un certain nombre de tubes d'hydro-
« gène comprimé du modèle américain qui ne sont pas
« pourvus de pieds carrés destinés à les empêcher de

« rouler, et me demande de vouloir bien en accepter le
« transport, étant entendu que toutes les expéditions se
« feront par wagons complets et qu'il sera impossible aux
« tubes de rouler.

« A ce sujet, il convient d'observer
« que la Convention de Berne autorise l'expédition des
« tubes en question par wagons complets, sans imposer
« l'obligation de la garniture ou du pied carré.

« Le chargement peut, en effet, dans
« ce cas, être placé dans la longueur du wagon, à chaque
« extrémité, l'empilage des tubes étant de nature à en
« empêcher le roulement.

« Dans ces conditions, j'estime qu'à
« titre temporaire et pendant la durée des hostilités, il
« peut être donné satisfaction à la demande du Service
« aéronautique de l'armée américaine, sous réserve qu'il
« ne s'agisse que d'envois par wagons complets et que le
« chargement sera effectué de telle sorte qu'il soit impos-
« sible à un tube de rouler pendant le transport (1). » Il
« eût été préférable que le règlement de 1897 édictât, pour
le transport de ces tubes par wagon complet, la même
faculté que la Convention de Berne : la difficulté n'eût
pas ainsi été soulevée, et nous n'en aurions pas été réduits,
pour déroger à notre propre réglementation, à invoquer
les facilités accordées par la législation internationale.

La coexistence de deux réglementa-

(1) Circulaire de M. le Ministre des Travaux publics aux Compagnies de chemins de fer en date du 19 avril 1918.

tions aussi différentes ne peut qu'affaiblir, aux yeux des intéressés, expéditeurs et agents du chemin de fer, la valeur des prescriptions qu'elles renferment et les inciter à ne les observer qu'imparfaitement : elle risque, tout au moins, de jeter la confusion dans leur esprit. Elle engendre l'inégalité ; enfin, chose plus grave, il peut en résulter des conséquences fâcheuses pour la sécurité.

Il en résulte en tout cas, dans la pratique, des sujétions matérielles gênantes et coûteuses pour le commerce et l'industrie. L'expéditeur doit parfois modifier sa fabrication pour pouvoir l'exporter ; il doit avoir deux séries d'emballages, une pour les envois à faire à l'étranger et une autre pour ceux qui ne quittent pas la France ; il lui faut enfin affecter des ouvriers spéciaux au conditionnement des divers colis ; toutes choses qui ne peuvent qu'entraver sa production, élever son prix de revient, et finalement nuire au développement des affaires. Ces sujétions, en tout temps regrettables, seraient particulièrement nuisibles après la guerre, ainsi que nous l'avons exposé plus haut (1). Elles mettraient l'industrie nationale en état d'infériorité, au moment même où elle devra lutter contre une concurrence effrénée.

On conçoit que des hésitations et des divergences se soient produites à l'origine. Les propriétés des produits en cause n'étaient pas alors bien connues, ou du moins l'accord n'existait pas à leur sujet. Chaque pays

(1) Voir p. 11.

était en outre fondé à formuler des réserves, en invoquant son climat particulier, les habitudes anciennes du commerce et les conditions spéciales d'exécution des transports sur son réseau.

Mais les progrès de la science et les résultats d'une expérience déjà longue ont complètement modifié la situation. On sait aujourd'hui si tel produit, ayant telles ou telles propriétés ou caractéristiques au point de vue physique ou chimique, peut ou non être transporté ; on sait si telles précautions ou tel emballage sont suffisants pour éviter tout risque au cours d'un déplacement par chemin de fer. A des mesures insuffisantes comme à des exigences injustifiées, chaque Etat peut opposer des statistiques montrant les conditions dans lesquelles ont été effectués sur ses rails — avec ou sans incidents — de nombreux transports des marchandises considérées.

On ne s'explique donc pas les divergences, souvent profondes, qui séparent actuellement les réglementations. On ne comprend pas, par exemple, l'exclusion qui, en régime international, frappe la dynamite, les poudres de tir, le fulminate de mercure et les picrates, alors qu'en France, et moyennant l'observation de prescriptions déterminées, leur transport s'effectue couramment sans inconvénients. On ne comprend pas non plus les multiples différences, parfois importantes, parfois insignifiantes, qui séparent les deux régimes, dans les conditions requises pour l'emballage, l'étiquetage, le chargement, etc...

La nécessité de la mise en harmonie

des deux réglementations avait déjà été reconnue dès avant l'apparition du règlement de 1897 :

« La Compagnie du chemin de fer du Nord a appelé mon
« attention sur le désaccord qui existe entre les dispositions
« de l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888, concernant les
« précautions à prendre pour les expéditions par voie fer-
« rée de matières explosibles ou inflammables, et celles
« que prescrit, pour les mêmes expéditions, la Convention
« internationale signée à Berne le 14 octobre 1890, relati-
« vement au transport des marchandises par chemins de
« fer. C'est ainsi, par exemple, que ledit arrêté prescrit
« le chargement du sulfure de carbone et du pétrole dans
« des wagons couverts à panneaux pleins, tandis que
« d'après les Dispositions réglementaires pour l'exécution
« de la Convention de Berne, le sulfure de carbone et le
« pétrole doivent être transportés dans des wagons décou-
« verts et sans bâches.

« Ces divergences avaient déjà frappé mon Administra-
« tion, qui a reconnu la nécessité de mettre en harmonie
« les prescriptions réglementaires applicables aux divers
« réseaux français et les dispositions de la Convention de
« Berne ayant le même objet. Or, vous n'ignorez point que
« j'ai mis à l'étude la refonte complète du règlement du
« 9 janvier 1888 et des nombreuses décisions modificatives
« qui sont intervenues successivement en 1889, 1891 et
« 1892, et cette refonte sera l'occasion toute naturelle de
« comprendre les dispositions signalées de la Convention
« de Berne dans le projet d'arrêté ministériel actuellement

« en élaboration, et qui vous sera communiqué dans le « courant de l'année 1893... (1). »

L'exposé qui a été fait de la question montre que l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897, qui a remplacé l'arrêté de 1888, et qui est cependant postérieur, de 7 ans, à la Convention de Berne, n'a guère réalisé la mise en harmonie promise.

Devons-nous fonder plus d'espoir sur un remaniement de l'Annexe I elle-même? Une Conférence technique, chargée d'élaborer le projet d'une nouvelle Annexe à la Convention internationale, s'est réunie à Berne en juillet 1912. Elle a abouti à la rédaction d'un texte qui, en raison des hostilités, n'a pu jusqu'ici être soumis utilement aux Etats contractants, ni conséquemment être mis en vigueur. Ce projet (2) comporte une nouvelle classification des produits, dans les conditions ci-après :

Classe I : Matières sujettes à explosion.

Classe II : Matières sujettes à inflammation spontanée.

Classe III : Matières combustibles.

Classe IV : Matières vénéneuses.

Classe V : Matières caustiques.

Classe VI : Produits répugnants et de mauvaise odeur.

(1) Circ. min. aux Administrations de chemins de fer, en date du 29 décembre 1892.

(2) Pr.-v. de la Conférence technique chargée d'élaborer le projet d'une nouvelle Annexe à la Convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer. Berne, juillet 1912.

Cette division en six classes semblerait répondre à la classification sur laquelle est basé notre règlement de novembre 1897. Le progrès est plus apparent que réel. Il y a bien une amélioration par rapport à l'ancienne rédaction de l'Annexe I, qui en particulier ne comportait aucun classement rationnel ; mais le rapprochement, par rapport à notre règlement, est bien peu sensible, malgré les efforts déployés par les délégués français. « Cette classification « de la Convention de Berne, beaucoup plus logique que « celle de 1897, en diffère sur la plupart des points. La « divergence résulte en grande partie des progrès accom- « plis dans ce long intervalle de 15 années. Le classement « de la Convention de Berne repose d'ailleurs sur la nature « des marchandises, leurs propriétés physiques et chimiques, au lieu d'être, comme la classification du règlement français de 1897, basé sur les risques inhérents à la « marchandise, d'après le degré du danger occasionné par « son transport... Avec le système adopté à Berne, les « groupes sont nettement séparés d'après la nature des « produits qu'ils renferment. On peut dire que l'on est « passé d'une « classification empirique » à une « classification logique (1). »

Pourtant : « Ces questions de nature « technique peuvent, sans exception, être résolues d'une « manière uniforme, l'aménagement des chemins de fer « et leur mode d'exploitation n'offrant que des différences

(1) *Bull. des tr. internationaux*, février 1914.

« très minimes sur le territoire des divers Etats contractants (1). » Non seulement cette uniformisation est possible, mais elle paraît s'imposer, en cette matière spéciale où il s'agit moins de différends de principes que de questions de fait.

Il faut cependant reconnaître que, même dans le domaine des transports internationaux, ce but n'a pu être qu'imparfaitement atteint, et que cette uniformisation n'a pas été réalisée de façon complète par la Convention de Berne. L'alinéa 3, § 1^{er} des Dispositions réglementaires stipule en effet : « Deux ou plusieurs, ou même la totalité des Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, que certains objets exclus par la présente Convention du transport international y seront admis sous certaines conditions, ou que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis au transport sous des conditions moins rigoureuses... Les Administrations de chemin de fer participantes pourront aussi, à moyen de tarifs, admettre certains objets exclus du transport ou adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de ceux qui ne sont admis que conditionnellement, pourvu : a) que les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport ; b) que les tarifs élaborés par les administrations de chemin de fer soient approuvés par toutes les autorités compétentes. »

(1) Pr.-v. de la Conférence technique des transports internationaux, Berne, juin 1893, p. 6.

Les conditions édictées par la Convention représentent les concessions maxima faites par les divers Etats en vue des transports susceptibles de les parcourir tous ; mais ces contractants ont la faculté d'adopter des conditions moins rigoureuses pour les transports n'intéressant que certains d'entre eux. Les conditions fixées par la Convention sont donc suffisantes pour l'acceptation d'un transport international quelconque, mais elles ne sont pas toujours nécessaires. En un mot, la règle générale établie par la Convention pour le transport international n'est pas absolue ni obligatoire, et les intéressés peuvent se donner à ce sujet une loi particulière, pourvu que ses prescriptions soient moins sévères que celles de la Convention de Berne.

Dans ces conditions il ne pourrait être question, dans le but d'unifier la législation française et la législation internationale, de remplacer purement et simplement le Règlement de 1897 par le paragraphe 1^{er} des Dispositions réglementaires et par l'Annexe I.

Il est clair, en effet, qu'on ne saurait admettre que l'Etat ou les réseaux français dussent s'en tenir strictement, pour le régime intérieur, aux règles de la Convention de Berne qu'ils auraient ainsi adoptées, alors que, pour les échanges internationaux, ils garderaient la faculté de conclure des arrangements moins rigoureux. Ceci revient à dire que l'unification absolue des conditions d'admission au transport, en régime intérieur et en régime international, ne pourra être envisagée que quand la Convention

elle-même comportera, sur ce point, une règle unique et obligatoire.

Mais, en attendant, les prescriptions de la Convention de Berne relatives à cet objet pourraient être adoptées en France comme réglementation générale interne, étant entendu que nous garderions la latitude d'apporter à celle-ci certaines atténuations, pour nos transports intérieurs, comme il nous est permis de le faire pour les transports internationaux.

C'est ainsi que nous continuerions à admettre la circulation intérieure de la dynamite, des poudres de tir, du fulminate de mercure, des picrates, et celle des matières non dénommées dans la Convention ; c'est ainsi, également, que nous maintiendrions, pour certains produits, les conditions moins rigoureuses admises par le Règlement de 1897.

On peut se demander ce que deviendraient les avantages de la réforme ainsi amendée. Ils seraient encore appréciables.

Nous verrions disparaître, pour le plus grand profit du commerce et de l'industrie, celles des conditions du Règlement de 1897 qui sont plus rigoureuses que les conditions correspondantes de l'Annexe I ; en particulier les anomalies et contradictions choquantes, du genre de celle que nous avons signalée pour le transport des déchets de filature et de tissage, seraient supprimées.

Nous verrions formuler en termes absolument identiques les conditions qui, pour être équivalentes dans les

deux réglementations, n'y sont pas moins exprimées de façon plus ou moins dissemblable ; et ainsi apparaîtrait cette clarté qui fait tant défaut dans le régime actuel.

En revanche, il est permis d'espérer que là où les différences existant entre les deux réglementations sont minimales, les intéressés n'hésiteraient pas à renoncer au léger bénéfice de celles des dispositions du Règlement de 1897 qui leur sont favorables, pour accepter, sur les mêmes points, les conditions de la Convention, contribuant ainsi, de leur côté, à l'œuvre de simplification. Pour le surplus, et forts des concessions faites par ailleurs, il n'est pas douteux que nous arriverions peu à peu à faire admettre et incorporer dans la Convention de Berne celles des dispositions de notre Règlement qui resteraient moins rigoureuses que leurs correspondantes du régime international, et, finalement, à obtenir sur ce point l'unification absolue des deux législations.

b) *Matières précieuses.*

Les dispositions de l'article 3 de la Convention, et spécialement celles de l'alinéa 2, 2°, du paragraphe 1 des Dispositions réglementaires, n'édicte aucune règle spéciale au transport international ; elles renvoient soit aux accords internationaux, soit aux tarifs des Administrations de chemin de fer.

Il n'y a donc pas de divergence avec la réglementation intérieure, et, conséquemment, il n'y a pas lieu à unification à ce sujet.

c) Transports funèbres.

Ces transports font l'objet : en régime international, de l'article 3 de la Convention, et de l'alinéa 2, 3°, du paragraphe 1 des Dispositions réglementaires ; en régime intérieur, de l'article 32 des tarifs généraux G. V.

Dans les deux régimes, ces transports ne sont admis qu'en grande vitesse. Toutefois, la Convention de Berne exige, d'une part, que les frais de transport soient payés au départ, d'autre part, que ces transports soient effectués sous la garde d'une personne chargée d'accompagner le cercueil.

Le paiement préalable des frais de transport n'est pas prévu explicitement ni directement par l'article 32 des tarifs généraux ; on pourrait admettre cependant qu'il découle des termes de l'article 50 des mêmes tarifs. Quant à l'accompagnement, notre réglementation intérieure n'en parle pas.

Nous estimons que l'adoption des dispositions de la Convention de Berne, sur ces deux points, serait souhaitable.

Il est inutile d'insister sur la situation pénible, qui résulterait, pour les familles comme pour le chemin de fer, d'un désaccord à l'arrivée sur le prix d'un transport funèbre, ou encore de l'impossibilité, pour les intéressés, d'en payer le montant lors de l'enlèvement du cercueil. De même, l'accompagnement nous paraît s'imposer en vue

d'éviter les désagréments également pénibles qui pourraient résulter du dévoyé, toujours possible, d'un cerceuil, surtout quand celui-ci est attendu à heure fixe, en vue de la cérémonie.

Nous sommes convaincus, qu'indépendamment de toute considération de respect, ces motifs suffiraient à justifier aux yeux du public une réforme qui, en fait, ne ferait que sanctionner les usages suivis dans la plupart des cas.

§ 2. — Responsabilité pour les indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture. Vérification par le chemin de fer.

Ces matières font l'objet de l'article 7 de la Convention internationale et du paragraphe 3 des Dispositions réglementaires. En trafic intérieur français, comme dans le régime international, il est admis que l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications contenues dans la déclaration d'expédition. L'article 49 des tarifs généraux G. V. et l'article 45 des tarifs généraux P. V. affirment également le droit, pour le chemin de fer, de vérifier la nature de la marchandise. Et l'on décide, en France (1), que cette opération doit être contradictoire, comme le prescrit expressément la convention. Celle-ci renvoie du reste à la législation interne pour ce qui a trait aux formalités de vérification ; il en est de même pour le

(1) Jösserand, *op. cit.*, n° 307.

pesage des marchandises et le comptage des colis. Aussi nous dispenserons-nous d'insister sur ces divers points.

Il convient, par contre, de s'attacher plus longuement à l'examen des sanctions applicables en cas de fausse déclaration sur le poids ou la nature de la marchandise.

La Convention prévoit que la fausse déclaration donne lieu au paiement d'une surtaxe aux chemins de fer ayant pris part au transport. Le cas échéant, cette surtaxe est indépendante du versement des frais de transport réellement dus et des dommages-intérêts, ainsi que des sanctions pénales. Quant au montant de la surtaxe et à ses diverses modalités, ils sont détaillés au paragraphe 3 des Dispositions réglementaires.

La surtaxe est en principe du double de la part frustrée des frais de transport ; elle est notablement augmentée en cas de fausse déclaration ou de déclaration incomplète sur la nature des produits dangereux et infects, ou en cas d'inobservation des prescriptions réglementaires visant leur transport ; elle atteint alors 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier.

La surtaxe n'est pas due, en cas de déclaration inexacte du poids, quand le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après la loi de la station expéditrice, ni en cas de déclaration inexacte du poids : 1° quand l'expéditeur a demandé sur la lettre de voiture que le pesage soit effectué par le chemin de fer ; 2° quand la différence de poids est attribuable aux influences atmosphériques.

En France, il n'existe pas, quant à présent, de législation spéciale sur la fausse déclaration. Celle-ci tombe sous le coup de la loi du 21 juillet 1845 (art. 21) et de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901 (art. 76). Elle donne lieu à une sanction pénale, ainsi qu'au versement du reliquat des frais de transport, et, le cas échéant, à des dommages-intérêts envers la Compagnie, par exemple en cas d'incendie. « Il est à peine besoin de faire remarquer que le pré-
« judice, en pareil cas, peut être d'une gravité exception-
« nelle et entraîner des dommages-intérêts fort éle-
« vés (1). » Mais il n'est pas prévu de surtaxe.

Telle est du moins la jurisprudence constante (2), qui est, il est vrai, combattue par un grand nombre d'auteurs (3). Suivant ces derniers, la fausse déclaration ne relève pas de la loi de 1845, qui ne viserait que la police,

(1) Lamy, *Manuel pratique des transports par chemin de fer*, 9^e éd., 1914, p. 219.

(2) Cass., 23 juin 1864, D. 64.1.796 ; 11 avril 1868, D. 69.1.117 ; 9 août 1872, D. 72.1.329 ; 10 décembre 1897, D. 99.1.492 ; Toulouse, 7 février 1889, D. 90.2.259 ; Cass., 20 mars 1893 (*Bull. Arr. Cass. civ.*, 1895, p. 64) ; Alger, 2 mai 1896, D. 98.2.7 ; Douai, 2 mars 1898, D. 99.2.125 ; Cour d'appel de Paris, 11 avril 1913 (*Bull. Tr. int.*, juin 1914).

(3) Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer*, 1874, n^o 331 et suiv. ; Picard, *Traité des chemins de fer*, 1887, t. III, p. 649 et suiv. ; t. IV, p. 180, p. 663 et suiv. ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 4^e édit., 1906, n^{os} 767, 797 bis, 796 et 800 ; Bédarride, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, t. I, p. 309 et suiv. ; Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, p. 886 et suiv.

la sûreté et l'exploitation technique des chemins de fer, mais non le côté commercial de cette exploitation. La fausse déclaration ne constituerait, en somme, qu'un dol civil, comportant seulement des réparations civiles.

Il ressort de ce qui précède que l'adoption des dispositions de la Convention de Berne aurait pour résultat de rendre plus sévères, dans notre régime intérieur, les sanctions appliquées aux fausses déclarations. A cela nous ne verrions, pour notre part, que des avantages.

Il est difficile, en effet, d'imaginer à quel point les administrations de chemin de fer sont lésées par les fausses déclarations. La fausse déclaration a été érigée en système par des expéditeurs peu scrupuleux et malheureusement trop nombreux, pour qui leur coupable profession est une source de profits appréciables.

Mais, dira-t-on, le chemin de fer a précisément le droit, en vue d'empêcher de tels errements, de procéder à la vérification du poids et de la nature des colis. Sans doute; mais en fait, cette faculté est nécessairement limitée.

L'exécution rapide du service des transports, avec son importance actuelle, ne saurait pratiquement s'accommoder des formalités longues et minutieuses de vérifications répétées. C'est ce que l'on a fait ressortir pour la vérification, à la livraison, par le destinataire, lorsqu'il s'est agi d'accorder à ce dernier un certain délai, afin de lui permettre de procéder à loisir à cette vérification, et d'échapper à la déchéance immédiate résultant du paiement du

port et de l'enlèvement de la marchandise (loi du 11 avril 1888, modifiant l'art. 105 C. c.) : « Il est certain que
« cette réception amènerait, dans la pratique, des embar-
« ras absolument inextricables, même pour une gare
« moyenne, si le public se mettait à y user de son droit
« de vérification avant réception proprement dite et paie-
« ment du prix de transport des marchandises expédiées
« en port dû, même pour les seuls colis transportés en
« grande vitesse. La rapidité, actuellement indispensable,
« des relations commerciales, serait entravée outre mesure
« par le fait seul d'une telle constatation de l'état réel des
« marchandises (1). »

Cette limitation de la faculté de vérification est même réclamée dans l'intérêt du public, et pour parer, en l'espèce, à des abus de droit de la part des Administrations de chemin de fer : « Ce droit de vérification ne peut être,
« ni absolu, ni exercé de manière à troubler l'industrie
« des expéditeurs ou à dégénérer en vexations. » De tels abus sont, on veut bien du reste le reconnaître, assez rares de la part des agents des Compagnies (2). « Il ne faudrait pas non plus que cette vérification devint une cause de retard (3). »

On ne peut, dans ces conditions, refuser aux Compagnies

(1) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 842.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 307.

(3) G. Piot, *De l'action en responsabilité contre les Administrations et les Compagnies de chemins de fer. Annales des chemins de fer et tramways*, 1910, § XLV.

des garanties contre l'indélicatesse, malheureusement démontrée, de certains de leurs clients. « Il ne saurait être
« permis de spéculer sur la négligence des agents ou sur
« l'impossibilité matérielle où ils se trouvent parfois de
« peser tous les colis apportés à la gare en dernière
« heure (1). » La même remarque s'applique, avec plus de force encore, à la vérification de la nature des marchandises, puisque l'opération est alors plus longue. « Les nécessités pratiques s'opposent à une vérification du contenu
« même des colis (2). » « Il y a impossibilité matérielle à
« ce que la vérification soit réellement faite par le transporteur, à cause du temps qu'elle nécessiterait et de la
« manipulation à laquelle devrait se livrer un grand nombre d'employés (3). »

On ne saurait d'ailleurs se montrer trop sévère en présence de tels agissements, si l'on considère la gravité de leurs conséquences, au point de vue de la sécurité publique.

Des matières inflammables ou explosibles, remises sous une fausse dénomination, sont susceptibles, en prenant feu ou en éclatant, d'incendier un train et de blesser des personnes, faute des mesures spéciales que la connaissance de leur nature exacte eût permis au chemin de fer de prendre à leur égard.

(1) Circ. min. aux Compagnies et au contrôle, 14 octobre 1896.

(2) Féraud-Giraud, *Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer*, 1889, n° 110.

(3) Leturcq, *De la situation respective de l'expéditeur et du destinataire dans le contrat de transport*, Thèse 1903, p. 25.

Il y a là, quoi qu'on en ait dit (1), des raisons justifiant une protection spéciale du chemin de fer contre les fausses déclarations, pour le cas où, à défaut de vérification lors de la remise, la constatation en est faite *à posteriori*.

Leur répression doit être renforcée par l'adoption de surtaxes analogues à celles que prévoit la Convention de Berne. Il nous paraît d'autant plus indiqué, en France, d'entrer dans la voie des pénalités civiles, que la légitimité même de la répression pénale de ces agissements est discutée, comme nous l'avons vu plus haut. La suppression pure et simple de la répression pénale équivaldrait à l'institution d'une véritable prime à la fraude, car les sanctions civiles habituelles : versement des frais de transport impayés, paiement de rares dommages-intérêts dont l'allocation offre fatalement, selon les divers tribunaux, un certain caractère d'indécision et d'arbitraire, sont insignifiantes et seraient tout à fait insuffisantes.

L'introduction, dans notre réglementation, des surtaxes du régime international réaliserait une échelle de sanctions sérieuses et bien déterminées, de nature, sinon à supprimer, du moins à réduire, les coupables agissements des expéditeurs indéliçats. En adoptant le système des surtaxes nous ne ferions du reste

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 994 ; Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1894, p. 130 ; Trib. Mulhouse, 20 août 1864, D. 64.3.91 ; Sarrut, *op. cit.*, n° 335 et suiv. ; Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 664.

que nous conformer à un mouvement depuis longtemps suivi à l'étranger, pour les transports intérieurs, notamment en Autriche, en Italie et en Belgique.

Nous parviendrions enfin à combler une lacune regrettable de notre législation, ce que le Gouvernement a tenté, mais en vain, de faire à deux reprises, en déposant un projet de loi « tendant à la répression des fraudes commises, par les expéditeurs de marchandises, au moyen de fausses déclarations » (Projets du 26 avril 1894 et du 31 octobre 1896).

Une telle réforme ne pourrait qu'être accueillie favorablement par le public dont la sécurité se trouve compromise par les fraudeurs, et dont les intérêts sont lésés chaque fois que ceux-ci portent préjudice aux recettes d'une Compagnie faisant appel à la garantie de l'Etat. La masse honnête des commerçants et des industriels se verrait plus efficacement protégée contre la concurrence déloyale de ceux de ses membres qui, moins scrupuleux, faussent à leur profit le principe de l'égalité de traitement dans l'application des taxes.

En vain prétendrait-on que la portée de la réforme sera nulle, aux termes mêmes de la Convention, parce que le pesage au départ est obligatoire en France pour le chemin de fer. Nous répondrons que cette dernière opinion est sérieusement controversée et que, en tout état de cause, les surtaxes n'en seraient pas moins applicables aux fausses déclarations sur la nature de la marchandise.

La Convention de Berne soumet au

même régime, et notamment aux surtaxes, avec quelques différences de détail dans l'application, le cas de la surcharge d'un wagon confectionné par l'expéditeur, même quand il n'y a pas fausse déclaration sur le poids. Elle accorde toutefois, comme il est naturel, une certaine tolérance. Elle précise enfin que la surtaxe ne s'applique pas quand l'expéditeur a demandé sur lettre de voiture que le pesage soit effectué par le chemin de fer, ni quand la surcharge résulte des influences atmosphériques. Par contre, les surtaxes pour fausse déclaration de poids et pour surcharge doivent, le cas échéant, se cumuler.

Ces dispositions, qui n'ont pas leur équivalent chez nous, sont pleinement justifiées. La surcharge risque en effet, en occasionnant des avaries sérieuses aux organes de suspension ou de roulement du wagon, de provoquer le déraillement d'un train ou l'encombrement des voies, c'est-à-dire les plus graves accidents.

§ 3. — Emballage de la marchandise.

Quel conditionnement le chemin de fer peut-il exiger pour l'acceptation au transport de la marchandise ? N'a-t-il pas la faculté, au cas où il accepte un envoi malgré son conditionnement défectueux, de prendre des garanties ? Quelles sont, au point de vue de la responsabilité, les conséquences du défaut ou de l'insuffisance d'emballage ?

L'article 9 de la Convention de Berne

dispose que le chemin de fer peut refuser la marchandise lorsque, la nature de celle-ci nécessitant un emballage pour la préserver des pertes et avaries en cours de transport, l'expéditeur n'a pas fait le nécessaire.

Dans notre régime interne, les articles 43 des tarifs généraux P. V. et 47 des tarifs généraux G. V. stipulent que les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer, non plus que les marchandises ayant un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

L'usage est décisif « pour le mode comme pour le principe même de l'emballage (1) ». « Les questions d'emballage sont souverainement réglées par les usages du commerce » a-t-on dit aussi au sujet de nos transports intérieurs (2). La même formule avait été proposée pour les relations internationales, par voie d'amendement au projet primitif de la Convention (3). Elle n'a pas été prise en considération, et il y a lieu de s'en féliciter.

Nous savons en effet, par expérience, que ces usages n'ont pas été établis spécialement en vue du transport par chemin de fer. On retrouve parmi eux des modes de conditionnement autrefois utilisés au temps du roulage et de la messagerie. Parfois aussi on présente

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 99.

(2) Lamy, *op. cit.*, p. 260.

(3) Pr.-v. Conv. Berne, 1878, p. 14.

au chemin de fer des emballages, ou des simulacres d'emballages, usités il est vrai dans le commerce, mais qui ne sont autres que ceux imaginés à l'origine par les gens de métier pour le transport à la main, ou simplement pour l'emmagasinage de la marchandise. Enfin, le plus souvent, le conditionnement se ressent du souci d'économie qui préside à la confection de l'emballage. Le commerçant cherche à réduire le prix de revient de celui-ci ; il a tendance à en diminuer le plus possible le poids, et conséquemment la solidité, afin de réduire en même temps la taxe de transport de l'envoi.

C'est ainsi qu'on voit couramment circuler en chemin de fer des chapeaux de dames emballés dans de simples cartons, dans des caissettes ou des cadres en bois très mince, lamellaire ; des légumes et des fruits enveloppés dans un papier et contenus dans un cageot constitué par quelques lattes espacées. Des machines à coudre ont leur mécanisme entouré d'une couche de fibre de bois ou de foin maintenue par une toile, et l'on se contente de fixer les pieds sur un cadre de bois. Des bouteilles de bière, d'eau de javel, de vin, sont placées par 10 ou 12 dans des caisses à claire-voie, ne comportant souvent pas de fermeture supérieure. Des seaux de confiture ou de savon gras sont remis au transport munis d'un carton ou même d'un papier en guise de couvercle. Des meubles sont confiés au chemin de fer avec, comme seul emballage, une enveloppe de papier fort ; même remarque pour les toiles et tissus en rouleaux. Des grilles de fonte, des balcons,

comportant des motifs d'ornementation délicats, en relief ou ajourés, sont, suivant l'usage, expédiés à nu. Il en est de même des baignoires et des appareils de toilette en fonte émaillée, qui sont cependant particulièrement fragiles, etc., etc...

Les exemples qui précèdent montrent quels abus se commettent au nom de l'usage. Ils suffisent à prouver combien notre réglementation est imprécise et irrationnelle.

Elle n'offre, en même temps, aucune garantie de stabilité ni d'équité. L'usage, ainsi entendu, est ce que le font arbitrairement les intéressés. En vain prétendra-t-on que le chemin de fer peut s'opposer au développement des errements qu'il juge fâcheux. Il suffit que, par mégarde ou par suite de la négligence de quelques préposés, des marchandises soient acceptées au transport dans des conditions défectueuses, pour qu'on invoque le précédent et pour que l'usage soit déclaré effectivement établi.

Il est vrai qu'on impute aux Compagnies le dessein de poursuivre pareillement la modification de l'usage, en imposant à des expéditeurs bénévoles des modes de conditionnement déterminés (1). C'est oublier que le chemin de fer subit l'usage et ne l'établit pas.

En réalité, l'usage ne peut prévaloir en semblable matière. « On ne saurait, en aucun cas,

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 260.

« poser cette règle que telle ou telle catégorie de marchandises doit être emballée (1). » On ne saurait non plus décréter qu'elle ne doit pas l'être.

En supposant même que de telles règles pussent être édictées, elles ne sauraient, à *priori* s'appliquer à chaque cas particulier. Si, par exemple, il est admis que les poêles, en général, peuvent être expédiés sans emballage, cet usage ne saurait viser tel poêle ayant des cloisons particulièrement minces ou comportant des parties très fragiles (pieds, coins, motifs de décoration, etc...). Ainsi en décide la jurisprudence : « Attendu que..... c'est en vain
« que le demandeur allègue l'usage du commerce d'après
« lequel les poêles seraient habituellement expédiés sans
« emballage, comme l'était l'expédition litigieuse ; que
« cet usage ne saurait prévaloir contre le fait constaté en
« l'espèce ; que la cause de l'avarie résulte de la fragilité
« toute particulière des poêles dont il s'agit, et que cette
« fragilité nécessitait en l'espèce une protection quelcon-
« que, quand bien même elle ne saurait être requise pour
« le transport des poêles en général..... » (2).

En résumé il y a lieu, conformément aux termes de divers arrêts de la Cour de cassation : « de rechercher
« dans chaque cas particulier, si la nature de l'objet
« transporté nécessite un emballage ou un emballage
« spécial » (3).

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 259.

(2) Cour de Paris, arrêt du 25 juin 1910.

(3) Cass., 27 décembre 1909, *Bull. Arr. Cass. civ.*, 1909, p. 284 ;

Ne retrouve-t-on pas, presque mot pour mot, la disposition essentielle de l'article 9 de la Convention de Berne, suivant laquelle l'acceptation de l'envoi peut être subordonnée à l'existence d'un emballage, « lorsque la nature de la marchandise le nécessite pour la préserver des pertes et avaries en cours de transport ».

Par là, il faut entendre que la marchandise doit être emballée si elle est susceptible de se mélanger et de se confondre avec d'autres; si elle risque d'être détériorée par les intempéries; si sa nature ne lui permet pas de supporter, à nu, les manutentions rapides et successives qui lui sont imposées au départ, à l'arrivée, et surtout lors des transbordements en cours de route; si elle ne lui permet pas de résister aux heurts normaux occasionnés par des mises en marche ou arrêts des trains et par les manœuvres des wagons; si elle ne lui permet pas, sans inconvénient pour elle-même ou pour les autres envois, d'être chargée, avec ceux-ci, dans un même véhicule et de subir les pressions normales inhérentes à ce chargement commun.

En somme, — et l'on s'étonne vraiment que la solution contraire puisse prévaloir, — c'est la marchandise qui doit être mise en état de supporter le transport, et ce n'est pas au chemin de fer de subordonner son exploitation, déjà difficile, aux multiples sujétions résultant de l'absence

ou de la défectuosité de l'emballage des colis de toutes sortes qui lui sont confiés et d'en encourir les risques ; ce n'est pas aux compagnies qu'« il appartient de prendre, « eu égard au conditionnement usuel des diverses marchandises qui leur sont remises, les précautions nécessaires pour éviter que ces marchandises soient détériorées en cours de route par des chocs, des pressions ou « les intempéries (1) », et cela, quelle que soit la valeur de ce conditionnement habituel, quels que soient les usages qui aient pu s'établir, en dehors d'elles, de façon plus ou moins rationnelle et intéressée.

Certes, l'application de la règle édictée par la Convention de Berne — et par la logique — conduit, dans la pratique, à l'adoption de certains usages. Mais les usages ainsi établis ont le mérite de l'être sainement, en vue même du transport par chemin de fer et d'accord entre les deux parties. En outre, la Convention se garde bien de spécifier que ces usages, ou plutôt ces habitudes, puissent faire loi ; elle se borne à édicter, en la matière, un principe fondamental auquel on doit, s'il y a contestation, toujours se reporter pour l'appliquer au cas litigieux.

Signalons en passant une particularité de la réglementation française, relative aux transports de grande vitesse. L'article 47 des tarifs généraux G. V. stipule : « La Compagnie n'est pas tenue d'accepter les colis qui ne portent pas une adresse claire et lisible, ou,

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 261.

au moins, des marques et numéros et, dans tous les cas, le nom de la gare destinataire écrit très lisiblement. Les indications au crayon ne sont pas admises. »

Cette excellente disposition ne se retrouve pas dans la Convention de Berne. La délégation allemande avait bien proposé, à l'origine (1), d'y insérer la prescription suivante, qui eût été applicable en G. V. comme en P. V. : « La station expéditrice a le droit de réclamer de l'expéditeur que les colis isolés portent constamment la mention du lieu de destination. » Mais cette proposition, un instant appuyée par un représentant français, a été rejetée. On peut souhaiter qu'elle soit reprise, et enfin acceptée.

Qu'advient-il lorsque les conditions requises pour le conditionnement de la marchandise ne sont pas réalisées ?

Suivant les deux réglementations, le chemin de fer peut, dans ce cas, avoir recours à la solution extrême, qui est de refuser l'envoi. En fait, un tel refus de prise en charge est assez rare ; le chemin de fer peut en effet accepter l'envoi sous réserves. La Convention de Berne prévoit que le transporteur est alors en droit d'exiger de l'expéditeur une mention sur lettre de voiture, ainsi qu'une déclaration spéciale relative à l'emballage ; par contre notre législation intérieure est muette à ce sujet.

Il est néanmoins admis unanimement, en France, que le chemin de fer peut légitimement réclamer de l'expéditeur une déclaration récognitive de l'absence ou de la défectuo-

(1) Pr.-v. Conv. Berne, 1881, p. 20 et 87.

sité de l'emballage. Cette déclaration est faite sur la feuille d'expédition, sous forme d'un simple état descriptif de la marchandise, par exemple : « un meuble non emballé, un fauteuil entouré de papier, etc... ».

Certains auteurs estiment même que cette déclaration pourrait valablement, malgré les termes de l'article 103 du Code de commerce, modifié par la loi du 17 mars 1905 (Loi Rabier), et en dépit des craintes des compagnies, revêtir la forme de l'ancien bulletin de garantie, comportant décharge formelle de toute responsabilité à raison du vice dont l'expéditeur se constitue lui-même le garant (1).

L'accord existe donc, en principe, entre les deux régimes, sur les mesures à prendre en cas d'acceptation au transport d'un envoi non emballé ou dont l'emballage laisse à désirer ; seules diffèrent les modalités d'application, qui ne sont pas précisées dans notre réglementation intérieure.

Les conditions définies par la Convention de Berne, inscription d'une mention sur lettre de voiture et remise d'une déclaration spéciale, peuvent paraître compliquées. Cette complication n'est qu'apparente si l'on songe que les expéditeurs importants peuvent, pour les nombreux envois qu'ils effectuent à une gare dans les mêmes conditions, se dispenser de remettre une déclaration spéciale à chaque envoi, en se servant, une fois pour toutes, d'une déclaration générale, ainsi qu'il est prévu à l'alinéa 2 du

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 100.

paragraphe 4 des Dispositions réglementaires. L'emploi de cette déclaration générale « réalise une simplification d'écritures et facilite les opérations de remise des marchandises » (1).

D'après l'alinéa 3 de l'article 9 de la Convention internationale, « l'expéditeur est responsable des conséquences des défauts constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol ».

Les cas visés par cet alinéa sont de ceux qu'on peut rattacher au problème de la responsabilité en matière de transport, dans la conception la plus compréhensive, « sans distinguer suivant la personne de la victime, créancière d'une indemnité, ni d'après celle du responsable, — en visant aussi bien la responsabilité délictuelle vis-à-vis des tiers que la responsabilité contractuelle entre parties à l'opération, — en retenant le fait de l'expéditeur ou du destinataire comme celui du voiturier » (2).

Il s'agit, en particulier, des dommages causés soit au chemin de fer, soit à des tiers, par les défauts d'emballage : par exemple des dégâts occasionnés à un wagon par la dispersion d'un produit, contenu dans un récipient

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 156.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 553.

mal emballé ou mal bouché ; des avaries causées à d'autres marchandises par le contact de confiture ou de savon gras, échappé d'un seau recouvert simplement d'une feuille de papier, au lieu d'être hermétiquement fermé, etc...

Nous ne trouvons à ce sujet aucune précision dans la réglementation spéciale régissant nos transports intérieurs. Toutefois, en cas semblable, la responsabilité de l'expéditeur découle indiscutablement des principes des articles 1382 et 1383 du Code civil. « On ne saurait, par « exemple, refuser aux compagnies le droit de réclamer « des dommages et intérêts pour des avaries causées à leur « matériel par le vice propre de la marchandise ou par la « faute de l'expéditeur ou du destinataire (1). » Le tempérament admis par la Convention à la fin de l'alinéa 3 de l'article 9 est de nature à éviter toute surprise à l'expéditeur inexpérimenté et de bonne foi, puisqu'en cas de défaut apparent de l'emballage, sa responsabilité est écartée si le chemin de fer n'a pas attiré son attention sur la défectuosité existante de façon à lui permettre d'y remédier, ou s'il n'a pas exigé de lui la déclaration prévue.

Quant à l'influence du défaut ou de l'insuffisance d'emballage sur la responsabilité, *stricto sensu*, du chemin de fer, elle sera étudiée plus loin.

Notons seulement que l'absence ou la défectuosité de l'emballage exonèrent le transporteur de la responsabilité des avaries qui en sont la conséquence, en régime intérieur comme en régime international.

(1) G. Piot. *op. cit.*, § 6.

En résumé, en ce qui touche le conditionnement des envois, les deux réglementations ne diffèrent que sur le critérium adopté pour les conditions d'emballage à exiger des expéditeurs. On a vu que la solution admise par nos tarifs généraux, qui se réfèrent aux usages du commerce, est infiniment moins satisfaisante, pour la logique et pour l'équité, que celle de la Convention de Berne.

Mais la distinction paraît plutôt théorique, puisque, dans l'un et l'autre régime, le refus de prise en charge pour conditionnement défectueux est exceptionnel ; qu'en général, dans ce cas, le chemin de fer accepte l'envoi sous réserves, et que la question de la responsabilité demeure entière. Aussi l'introduction, dans notre régime intérieur, des dispositions de la Convention de Berne semblerait-elle ne devoir occasionner en fait que des changements peu importants.

Il se pourrait toutefois que la réforme eût une heureuse influence sur les habitudes du public, au point de vue du conditionnement des colis. Il n'est pas douteux, en effet, que certains commerçants ou industriels, pénétrés de cette idée que « les questions d'emballage sont souverainement réglées par les usages du commerce », s'imaginent, de bonne foi, que la stricte observation de ces usages les décharge, sur le transporteur, de la responsabilité des avaries survenues par suite du défaut ou de l'insuffisance d'emballage : nous avons vu plus haut que la Cour de cassation, par sa jurisprudence constante, fait justice de cette prétention.

Il est donc permis d'espérer que la suppression, dans les conditions d'acceptation au transport, de toute allusion aux usages du commerce, serait susceptible d'inciter les expéditeurs à améliorer le conditionnement de leurs envois ; ceci d'autant plus qu'ils seraient mieux éclairés, par un texte précis, sur l'étendue de la responsabilité qui peut leur incomber du fait de leur négligence. Il en résulterait certainement une diminution du nombre des avaries, et conséquemment du nombre des litiges.

§ 4. — Délais de livraison.

Les délais sont régis par l'article 14 de la Convention de Berne et par le paragraphe 6 des Dispositions réglementaires, et, dans notre service intérieur, par les articles 54 des Conditions d'application des tarifs G. V. et 51 des tarifs P. V. Ces tarifs reproduisent des extraits de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié par divers arrêtés et décisions postérieurs.

Aux termes de l'article 14 de la Convention : « Les délais de livraison sont fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial. » Notamment : « Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les Administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international. » C'est, en somme, un renvoi aux délais intérieurs.

Si la Convention ne détermine pas de délais proprement dits, elle fixe, au paragraphe 6 des Dispositions réglementaires, un maximum de durée que ne doivent pas dépasser, normalement, et sous réserve des tarifs à prix réduits sus-mentionnés, les délais appliqués dans chaque cas spécial.

L'uniformisation des délais a pourtant été réalisée dans le régime international, mais en dehors de la Convention de Berne. La plupart des Administrations soumises à cette Convention ont en effet acquiescé aux *Conditions complémentaires* dont l'article 1^{er} est ainsi conçu : « Les maxima fixés au paragraphe 6 des Dispositions réglementaires, augmentés éventuellement des délais supplémentaires publiés, sont adoptés comme délais de livraison, à moins qu'il n'existe des délais spéciaux plus réduits. » Il se pourrait, si cette clause venait à réunir l'adhésion unanime, qu'elle passât dans la Convention même. Celle-ci comporterait dès lors une réglementation, propre et obligatoire, de délais de livraison pour le régime international, établie sur les bases du paragraphe 6 des Dispositions réglementaires.

Mais, dès à présent, les grands réseaux français ayant souscrit aux *conditions complémentaires* ont adopté ces délais pour leurs transports internationaux. Il est donc particulièrement intéressant de les comparer à ceux de notre régime intérieur, qu'ils pourraient être appelés à remplacer.

a) Délais G. V.

Pour les transports internationaux G. V., le délai se calcule *de die ad diem* ; il ne court qu'à partir de minuit après l'heure de la remise.

Il comporte un délai d'expédition de un jour, puis un délai de transport de un jour par fraction indivisible de 250 kilomètres.

En cas de changement de réseau, il n'y a pas de délai de transmission.

Enfin, il n'existe pas de délai de livraison proprement dit.

Dans notre service intérieur, le délai G. V. se calcule *de momento ad momentum* ; il court dès l'heure de la remise.

Il comporte un délai d'expédition de trois heures, après l'expiration duquel l'envoi doit être acheminé par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant à sa destination.

S'il y a passage d'un réseau à un autre, il est prévu pour chaque changement de réseau un délai de transmission de trois heures si le passage s'effectue à une gare commune, et de six heures dans le cas où les réseaux aboutissent, dans une même localité, à des gares distinctes en communication par rails ; le train de continuation est alors déterminé, à l'expiration de ce délai de transmission, comme l'est le train de départ à l'expiration du délai d'expédition.

Enfin s'ajoute un délai de livraison de deux heures,

après l'arrivée du train défini comme il a été dit ci-dessus, étant entendu toutefois que les envois arrivant de nuit ou le dimanche après 11 heures ne sont mis à disposition des destinataires que le lendemain, deux heures après l'ouverture de la gare ; certaines denrées de nature périssable doivent cependant être remises dans les délais normaux.

Il est difficile de comparer la durée respective des délais G. V. dans les deux régimes, pour un même parcours kilométrique, le délai intérieur français étant essentiellement fonction du nombre, de la vitesse et de la mise en correspondance des trains circulant sur l'itinéraire à emprunter.

On ne peut donc qu'opérer sur des cas d'espèce, en tenant compte des horaires en vigueur à un moment donné. C'est ce que nous allons faire au moyen des quelques exemples ci-après, dans lesquels les délais du trafic intérieur français ont été déterminés d'après l'horaire des trains en vigueur à la date du 1^{er} mai 1914. Quant aux délais du trafic international, qui se calculent en jours, ils ont été, pour faciliter la comparaison, réduits en heures, compte tenu du temps qui s'écoule entre le moment de la remise et l'heure de minuit qui la suit. Ces exemples ont été choisis de manière à obtenir une échelle croissante de longueur des trajets ; ils concernent des transports effectués sur 1, 2 ou 3 réseaux. Ils permettent en définitive, par la diversité des cas envisagés, de se faire une idée d'ensemble de la durée comparative des G. V. dans les deux régimes.

Exemples comparatifs des délais de livraison G. V.

PARCOURS	DISTANCES KILOMÉTRIQUES	HEURE DE REMISE	DÉLAI EN TRAFIC INTÉRIEUR	DÉLAI EN TRAFIC INTERNATIONAL	OBSERVATIONS
Charleville à Witry - les - Reims (Est)	80 km	7h 12h 18h	10h32 7h18 14h	65h 60h 54h	1 seul réseau.
Charleville à Mourmelon (Est)	114 km	7h 12h 18h	21h01 19h01 14h	65h 60h 54h	1 seul réseau.
Charleville à Thiaucourt (Est)	172 km	7h 12h 18h	25h42 23h49 17h49	65h 60h 54h	1 seul réseau.
Tournes à Maron (Est)	224 km	7h 12h 18h	24h21 25h41 25h50	65h 60h 54h	1 seul réseau.
Martigny-Leuze à Chaumes (Est)	280 km	7h 12h 18h	29h58 24h58 21h50	89h 84h 78h	1 seul réseau.
Revin à Saint-Léonard (Est).	326 km	7h 12h 18h	27h17 27h11 21h11	89h 84h 78h	1 seul réseau.
Givet à Delle (Est).	468 km	7h 12h 18h	29h44 44h12 38h12	89h 84h 78h	1 seul réseau.
Boynes (P.-O.) à le Raincy- Villemonble (Est)	124 km	8h40	31h24	63h50	2 réseaux.
Dunkerque (Nord) à Sisson- ne (C.-B.-R.).	276 km	18h25	47h53	77h35	3 réseaux.
Champagnole (P.-L.-M.) à Avize (Est)	376 km	9h	49h41	87h	2 réseaux.
Saint-Etienne-Chateaucieux (P.-L.-M.) à Hussigny (Est)	585 km	19h	60h53	101h	2 réseaux.
Boulogne (Nord) à Rioz (Cie secondaire)	624 km	19h25	61h32	100h35	3 réseaux.
La Rochefoucauld (P.-O.) à Attigny (Est)	678 km	16h	65h27	104h	2 réseaux.
Lautres (Midi) à Bains-les- Bains (Est)	812 km	13h	94h08	131h	3 réseaux.
Espéraza (Midi) à Nancy (Est).	944 km	19h	86h	125h	3 réseaux.

L'examen de ce tableau conduit à cette conclusion que les délais de livraison G. V. du trafic international sont sensiblement plus longs que ceux de notre trafic intérieur.

b) *Délais P. V.*

Pour les transports internationaux P. V., le délai ne court qu'à partir de minuit après l'heure de la remise ou même 24 heures plus tard, si le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche.

Il comporte un délai d'expédition de deux jours, puis un délai de transport de deux jours par fraction indivisible de 250 kilomètres.

En cas de changement de réseau, il n'y a pas de délai de transmission.

Enfin il n'existe pas de délai de livraison proprement dit ; toutefois, lorsque le dernier jour du délai est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Comme dans le régime international, nos délais P. V. courent à partir de minuit après l'heure de remise.

Mais le délai d'expédition n'est que de un jour, les dimanches n'ayant sur ce point aucune influence.

Le délai de transport est variable, suivant les lignes empruntées : sur certaines sections à trafic important, il est de un jour par fraction indivisible de 200 kilomètres ;

sur d'autres, à trafic moins important, il est de un jour par fraction indivisible de 125 kilomètres, les excédents de distance jusques et y compris 25 kilomètres n'étant pas comptés : ainsi 150 kilomètres comptent comme 125, 275 comme 250, etc... Lorsque le trajet emprunte des lignes des deux sortes, le délai s'obtient en additionnant les délais partiels afférents aux distances totales parcourues sur chacun des groupes de lignes, sans pouvoir dépasser le délai obtenu en supposant le parcours entier effectué sur des sections de la 2^e catégorie indiquée ci-dessus.

S'il y a passage d'un réseau à un autre, il est prévu pour chaque changement de réseau un délai de transmission de un jour, si le passage se fait en une gare commune, et de deux jours, si les réseaux aboutissent dans une même localité à deux gares distinctes en communication par rails.

Enfin s'ajoute un délai de livraison de un jour.

La durée des délais P. V. dans les deux régimes n'étant fonction que du parcours kilométrique, il est possible de dresser un tableau comparatif de ces délais pour les différentes distances.

Ce tableau est le suivant :

Tableau comparatif des délais de livraison petite vitesse

PARCOURS KILOMÉTRIQUES	TRANSPORTS INTÉRIEURS FRANÇAIS						Transports internationaux			OBSERVATIONS
	DÉLAIDETRANSPORT		DÉLAI DE LI- VRAISON	DÉLAI TOTAL		DÉLAI DE TRANSMISSION	DÉLAI D'EXPÉ- DITION	DÉLAI DE TRANS- PORT	DÉLAI TOTAL (c)	
	(a) Voir ci- dessous	(b) Voir ci- dessous		(a) Voir ci- dessous	(b) Voir ci- dessous					
400	4	4	4	3	3	2	2	2	4	
450	4	4	4	3	3	2	2	2	4	
475	4	4	4	3	3	2	2	2	4	
200	4	4	4	4	4	2	2	2	4	
225	4	2	4	4	4	2	2	2	4	
250	4	2	4	4	4	2	2	2	4	
275	4	2	4	4	4	2	2	4	6	
300	4	2	4	4	4	2	2	4	6	
400	4	2	4	4	5	2	2	4	6	
425	4	3	4	4	5	2	2	4	6	
500	4	3	4	4	5	2	2	4	6	
525	4	3	4	4	5	2	2	4	8	
575	4	3	5	4	5	2	2	6	8	
600	4	3	5	4	5	2	2	6	8	
625	4	4	5	4	6	2	2	6	8	
650	4	4	5	4	6	2	2	6	8	
750	4	4	6	4	6	2	2	6	8	
775	4	4	6	4	6	2	2	8	10	
800	4	4	7	4	6	2	2	8	10	
825	4	5	7	4	7	2	2	8	10	
900	4	5	7	4	7	2	2	8	10	
4.000	4	5	8	4	7	2	2	8	10	

(a) — Lignes à trafic chargé. Durée du trajet : 24 heures par fractions indivisibles de 200 kilomètres.

(b) — Lignes à trafic ordinaire. Durée du trajet : 24 heures par fractions indivisibles de 125 kilomètres. Ne sont pas comptés les excédents de distances jusques et y compris 25 kilomètres ; ainsi 150 kilomètres comptent comme 125 kilomètres.

(c) — Augmenté de 1 jour quand le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche ou quand le dernier jour du délai tombe un dimanche.

L'examen de ce tableau montre que le délai total P. V. pour un même parcours n'est pas très différent dans les deux régimes.

Ce délai, pour les transports intérieurs français, paraît légèrement inférieur à celui du régime international. L'équivalence est toutefois souvent rétablie du fait que :

1^o Les transports intérieurs empruntent fréquemment, à la fois, des lignes où le parcours journalier alloué est de 200 kilomètres et des lignes où il n'est que de 125 kilomètres, ce qui a pour conséquence d'allonger le délai et de lui faire atteindre en général le chiffre porté à la colonne : délai total (b), du tableau.

2^o Dès qu'un transport emprunte chez nous plusieurs réseaux, il convient d'ajouter, au délai total correspondant au régime français, un jour et parfois deux jours de délai de transmission, pour chaque changement de réseau.

En résumé, pour les faibles distances, jusqu'à 150 kilomètres environ, ou tant que le transport n'emprunte qu'un seul réseau, le délai de livraison P. V. du régime intérieur français est en général le plus court, et par conséquent le plus favorable au public, sans que la différence soit toutefois importante.

Il n'en est plus de même pour les distances supérieures à 150 kilomètres, et surtout dès que l'envoi doit circuler sur deux ou plusieurs réseaux : les délais P. V., en régime intérieur et en régime international, sont alors sensiblement égaux.

L'article 14 de l'arrêté ministériel du

12-juin 1866 prescrit : « Aux délais fixés ci-dessus seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités en douane. »

L'alinéa 7, § 6, des Dispositions réglementaires, relatif au même objet, est plus complet : « Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police. »

Mais ce même alinéa 7 ajoute : « Les délais de livraison cessent de courir pendant toute interruption de trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer. » Cette disposition n'est pas à sa place dans le chapitre concernant le décompte des délais : elle se rattache essentiellement à la question de la responsabilité du chemin de fer en cas de retard, que nous examinerons plus loin. Il n'y a pas, selon nous, à prévoir que les circonstances visées suspendent ou non les délais ; il convient seulement de déterminer les règles de la responsabilité de telle sorte que l'on sache exactement si un retard occasionné par une telle circonstance est ou non imputable au chemin de fer.

Pratiquement, l'adoption des dispositions de la Convention de Berne en régime intérieur aurait pour effet d'allonger notablement, au profit du chemin de fer, les délais maxima des transports G. V. Dès la première Conférence de Berne, on a « signalé la rapidité comparative des transports à grande vitesse en France » et exprimé la pensée que les délais maxima, tels qu'ils

« sont fixés par le paragraphe 6 des Dispositions réglementaires, sont trop étendus » (1). Il est probable qu'ils ne tarderont pas à être réduits. En P. V., la différence entre les deux régimes ne serait guère sensible.

Le mode de décompte des délais institué par la Convention de Berne est infiniment plus simple et plus clair que le nôtre.

L'application des délais G. V. nécessite chez nous la connaissance des trains assurant le service de la messagerie : certains trains comportant des voitures de toutes classes ne font pas ce service, alors que des express, n'ayant que des voitures de 1^{re} et 2^e classes, l'assurent. Elle nécessite la connaissance des horaires de tous ces trains, et, lorsqu'il s'agit de transports communs à plusieurs réseaux, la connaissance de leur mode de liaison, pour la détermination des délais de transmission.

Il en est de même à ce dernier point de vue pour les transports communs P. V. En P. V., la question se complique de la discrimination entre les lignes où le parcours journalier alloué est de 125 kilomètres et celles où il est de 200 kilomètres. Enfin nous n'insisterons pas sur l'antinomie flagrante existant, dans l'arrêté de 1866, entre l'article 10, qui exige la mise à disposition des destinataires dans le jour qui suit celui de l'arrivée effective des marchandises en gare, et l'article 11, qui consacre la règle de l'indivisibilité des délais : le fait qu'une jurisprudence

(1) Pr.-v. Conv. Berne, 1878, p. 20.

constante soit dans l'obligation de sacrifier l'article 10 au profit de l'article 11 n'ajoute pas à la solidité ni à la clarté de notre réglementation (1).

L'adoption des prescriptions de la Convention de Berne donnerait, dans une certaine mesure, satisfaction aux vœux du public, qui est assez souvent embarrassé lorsqu'il s'agit pour lui de déterminer si un envoi lui est, ou non, livré en retard, en vue de faire valoir ses droits le cas échéant. En outre, elle faciliterait considérablement le travail qu'impose aux agents des Compagnies le calcul des délais. Mais il n'est pas douteux que, tout en appréciant la clarté des dispositions de la Convention de Berne, le commerce lui préfère encore la rapidité qu'assure aux transports notre réglementation intérieure sur les délais. A ce point de vue, une révision et un raccourcissement des délais du régime international paraîtraient s'imposer, notamment en grande vitesse : les progrès réalisés dans l'industrie des transports justifieraient d'ailleurs une telle amélioration.

Enfin, nous le verrons plus loin, le régime international des réparations dues par le chemin de fer en cas de retard, régime qui est intimement lié à celui du décompte des délais, est assez avantageux pour le public.

(1) Cass., 6 novembre 1907, S. 1908.1.366 ; 24 octobre 1911, *J. tr. comm.*, 1911, p. 514 ; 28 mai 1913, 23 mars 1914, 20 octobre 1914, et 9 février 1915, *Bull. Arr. Cass. civ.*, 1913, p. 182 ; 1914, p. 142 ; 1914, p. 402, et 1915, p. 28.

§ 5. — Droit de disposer de la marchandise
en cours de route.

La réglementation internationale et la réglementation française admettent toutes deux le principe de la modification, après coup, du contrat de transport primitif : la première dans l'article 15 de la Convention de Berne et dans le paragraphe 7 des Dispositions réglementaires ; la seconde, dans les articles 63 des tarifs généraux G. V. et 60 des tarifs généraux P. V. C'est là, de l'avis unanime, une institution nécessaire (1), répondant à un réel besoin économique.

Qui, de l'expéditeur ou du destinataire, possède le droit de disposition de la marchandise en cours de route et peut ainsi modifier le contrat de transport ? Quelles sont les modifications qui peuvent y être apportées ? L'assentiment préalable du chemin de fer est-il indispensable à la modification du contrat de transport ? Comment les ordres modificatifs doivent-ils être donnés ? Dans quelle mesure le chemin de fer est-il tenu de les exécuter ? Nous allons passer successivement en revue ces diverses questions.

Nous n'examinerons pas, au sujet de la possession du droit de disposition, les cinq systèmes cités par Meili (2). Le premier système consiste en la

(1) Jossérand, *op. cit.*, n° 386.

(2) Leturcq, *op. cit.*, p. 60.

négaration même du droit de disposition. Le second est celui des *ladescheine*, ou connaissements intérieurs. Le troisième n'est autre que l'institution française du récépissé ; « le destinataire dont le nom y est mentionné « peut, sur le fondement de la possession de ce titre, dès « avant l'arrivée de la marchandise, en disposer, et inver- « sement l'expéditeur n'a plus un droit de disposition, « s'il ne représente le récépissé ». Le quatrième système est le système allemand, suivant lequel l'expéditeur a seul le droit de disposition sur la marchandise en cours de route. Enfin le cinquième, qui était l'ancien système suisse, attribuait le droit de disposition à celui qui, de l'expéditeur ou du destinataire, était obligatoirement désigné comme ayant la charge des risques.

Nous rappellerons seulement que certains auteurs opposent les systèmes usités en régime intérieur français et en régime international : « la mobilité absolue du « droit de disposition, à toute époque, est admise en « France, où le destinataire devient le maître de l'opéra- « tion du moment que l'expéditeur lui a fait tenir son « propre récépissé ; tandis que, d'après la Convention de « Berne, le droit de disposition est réservé à l'expéditeur « à qui il appartient, du moins en cours de route, à l'exclu- « sion du destinataire (1). »

Suivant la doctrine, la situation faite en France au destinataire, dans le système comportant

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 392.

la mobilité du droit de disposer, se définit par les règles applicables à la stipulation pour autrui. L'article 1121 du Code civil permet en effet de stipuler pour un tiers lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même. C'est bien le cas du destinataire au profit de qui l'expéditeur stipule, en contractant avec le voiturier.

La maîtrise de l'opération passerait entre les mains du destinataire dès l'instant où il accepte le bénéfice de l'opération, en déclarant vouloir profiter de la stipulation consentie en sa faveur. On admet que, pratiquement, « l'acceptation de l'opération par le destinataire résulte « de la remise de la lettre de voiture ou du récépissé, qui « lui est consentie par l'expéditeur : mais elle pourrait « prendre corps tout autrement, par exemple si le destinataire était intervenu dès l'origine au contrat et avait « ainsi manifesté son intention d'en exiger l'exécution : « il s'en serait alors réservé la maîtrise immédiate et « serait seul qualifié pour adresser des instructions au « voiturier, puisque l'expéditeur se serait enlevé, dès la « conclusion de la Convention, le droit de révocation de « l'article 1121 du Code civil » (1). Telles seraient les conséquences extrêmes de la théorie ; leur mise en jeu, dans la pratique, ne manquerait pas de soulever des difficultés : « On ne peut songer à astreindre les exploitations « de chemin de fer à se conformer aux ordres qui pourraient leur être transmis concurremment par l'expédi-

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 393.

« teur et par le destinataire, et dont l'exécution, assujettie
« à la promptitude des opérations du chemin de fer, pré-
« senterait des difficultés insurmontables et aboutirait
« inévitablement à des erreurs et à des complications
« judiciaires. » (1)

Quant à la jurisprudence : « Elle n'a
« jamais eu à statuer, que je sache, dans une espèce où
« le destinataire, muni du récépissé, aurait donné des ordres
« pour arrêter la marchandise en cours de route ou pour
« la faire remettre à un tiers » (2). Les cas au sujet desquels
les tribunaux ont eu à se prononcer visaient surtout des
différends survenus entre expéditeur et destinataire. L'au-
teur que nous venons de citer termine en disant : « Il
« reste un doute sur le point de savoir si le destinataire
« peut faire arrêter la marchandise et la faire remettre à
« un tiers » (3).

Si l'on s'en tient à l'examen des
textes, on constate que la réglementation française ne fait
aucunement mention de la mobilité du droit de dispo-
sition.

Les articles 63 des tarifs généraux G. V. et 60 des tarifs
généraux P. V. se rapportent exclusivement aux instruc-
tions données par l'expéditeur : « Les instructions de l'ex-
péditeur ayant pour objet la modification du contrat de
transport primitif doivent être données au moyen d'un

(1) Pr.-v. Conv. Berne, 1878, p. 24.

(2) Leturcq, *op. cit.*, p. 78.

(3) Leturcq, *op. cit.*, p. 79.

ordre écrit, daté, signé, et accompagné du récépissé à l'expéditeur. Ces instructions peuvent être adressées soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois pour les expéditions grevées de remboursement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice. Nota : Le récépissé à l'expéditeur sera restitué à l'intéressé, si cette restitution fait l'objet d'une demande écrite soit dans l'ordre de modification du contrat, soit dans une lettre ultérieure. Toute demande de cette nature devra être accompagnée d'une enveloppe affranchie à l'adresse de l'expéditeur. » Nulle part, il n'est question du destinataire ni de la possibilité pour lui d'être investi, à un moment quelconque, des mêmes droits que l'expéditeur.

En résumé, nous estimons que notre réglementation intérieure, comme la Convention de Berne, quoiqu'en termes moins explicites et moins absolus, n'attribue qu'à l'expéditeur, du moins tant qu'il possède le récépissé ou le duplicata, le droit de disposition de la marchandise en cours de route ainsi que le droit de modification du contrat de transport primitif.

On a reproché au système ne permettant pas le changement du titulaire du droit de disposition, pendant le voyage de la marchandise, de diminuer les facultés d'exécution des transactions commerciales.

Ceci peut-être vrai en thèse générale, notamment pour les transports maritimes. « Il n'en est pas de même dans le trafic par chemin de fer, où les transports sont effec-

« tués avec une telle célérité que le droit de disposition
« s'exerce en fait d'une manière toute différente que dans
« le commerce maritime (1). » Par suite de cette durée
plus réduite du trajet, « l'inconvénient de l'indisponibilité
« de la marchandise en cours de route est moins considé-
« rable que pour les transports maritimes, qui s'accom-
« plissent pendant des semaines entières (2) ». En admet-
tant que le destinataire, en possession du récépissé, ait la
faculté de disposer de la marchandise et de modifier le
contrat de transport, on voit, si l'on tient compte du temps
nécessaire à l'expéditeur pour lui faire parvenir ledit récé-
pissé, que ce destinataire ne jouirait le plus souvent que
d'un délai bien réduit pour négocier sa transaction et trans-
mettre utilement ses ordres au chemin de fer.

Du reste, l'exécution de ceux de ces ordres qui prescri-
vent l'arrêt ou le changement de direction de l'envoi, en
cours de route, est plus malaisée que dans le cas d'un trans-
port maritime ; la trace d'un wagon, circulant le plus sou-
vent par trains directs, au milieu d'un grand nombre d'au-
tres véhicules, est autrement plus difficile à suivre que celle
d'un bateau bien déterminé, voyageant seul, dont la marche
est moins rapide et dont les escales sont connues à l'avance.
En fait, et sauf de rares exceptions, la marchandise ne
peut que parvenir à la destination primitivement fixée, où
l'on donne alors suite, le cas échéant, aux ordres reçus et
notamment à ceux du destinataire. Il est d'ailleurs assez

(1) Pr.-v. de rév., 1905, p. 70.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. 3, n° 573.

rare, dans la pratique, que le destinataire d'un transport par chemin de fer, muni du récépissé, cherche à modifier le contrat primitif, alors que la marchandise est encore en cours de route. « Il faut reconnaître que, le plus souvent, le destinataire ne demande qu'une chose : entrer le plus tôt possible en possession effective de la marchandise ; et il lui suffit de savoir que l'expéditeur ne peut plus disposer de la marchandise et que celle-ci parviendra certainement (1). » En tout cas, il peut disposer de la marchandise et en traiter avec un tiers « comme s'il la possédait déjà dans ses magasins, sauf qu'il ne peut la livrer instantanément (2) » : il n'a plus, dès l'arrivée de l'envoi, qu'à donner toutes instructions voulues au chemin de fer.

Le défaut de souplesse que l'on reproche à ce système n'est donc guère justifié en fait ; et la gêne qu'il peut apporter aux opérations commerciales est plus apparente que réelle. A ce point de vue, l'adoption pour nos transports intérieurs des dispositions de la Convention internationale n'apporterait pas de changement notable et en particulier aucune restriction aux droits du public.

Ses prérogatives seraient au contraire définies avec plus de précision, en ce qui concerne la durée du droit de l'expéditeur et le moment à partir duquel le destinataire devient maître de l'opération du transport.

(1) Leturcq, *op. cit.*, p. 78.

(2) Leturcq, *op. cit.*, p. 81 (Il s'agit évidemment ici de la livraison matérielle).

L'expéditeur peut-il intervenir jusqu'au moment de la livraison ? Peut-il le faire alors même que, pour une marchandise livrable en gare, la Compagnie aurait adressé une lettre d'avis au destinataire (1) ?

L'alinéa 4 de l'article 15 de la Convention supprime toute controverse à cet égard : « Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer... »

Quelles modifications peuvent être ainsi apportées au contrat de transport ? La Convention de Berne, à l'alinéa 1^{er} de l'article 15, les définit expressément. « L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise : soit en la retirant à la gare de départ ; soit en l'arrêtant en cours de route ; soit en la faisant délivrer, au lieu de destination ou en cours de route, ou encore à une destination située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture ; soit en ordonnant son retour à la gare de départ. Le chemin de fer peut, à son gré, à la demande de l'expéditeur, accepter des dispositions ultérieures tendant à l'éta-

(1) Cass., Ch. req., 15 novembre 1893.

blissement, à l'augmentation, à la diminution, ou au retrait des remboursements, ou bien à l'affranchissement des envois. Des dispositions ultérieures autres que celles indiquées ci-dessus ne sont pas admises. » Notamment les dispositions ayant pour objet le changement de vitesse ont été exclues (1).

Semblable liste limitative n'existe pas dans notre régime intérieur. On en a même déduit que les diverses stipulations du contrat pouvaient être modifiées, à condition que l'expéditeur se conforme, pour la transmission de ses ordres, à la procédure prescrite.

La liste limitative encourrait à première vue le reproche d'être incomplète : en fait, elle englobe bien les cas essentiels qui se présentent dans la pratique ; et si l'utilité de cas nouveaux venait à se révéler, rien ne serait plus facile que de les y introduire. Cette remarque faite, il faut convenir que l'établissement de la nomenclature des modifications autorisées évite les discussions et les abus. A cet égard son adoption chez nous, loin d'offrir des inconvénients, serait souhaitable : la liste figurant à l'article 15 de la Convention, liste qui est assez large, nous paraîtrait devoir donner satisfaction.

La doctrine (2) discute le point de savoir si, en principe, le contrat peut être modifié par volonté unilatérale de l'ayant droit ou si au contraire il ne peut l'être qu'avec le consentement du transporteur. La

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 162.

(2) Leturcq, *op. cit.*, p. 39.

question ne se pose plus, pour nos transports intérieurs, depuis qu'une Décision ministérielle du 20 avril 1909 a formellement reconnu à l'expéditeur, dans les articles 63 des tarifs généraux G. V. et 60 des tarifs P. V., sans aucune réserve au point de vue qui nous occupe, le droit de modification du contrat de transport.

La Convention de Berne, au contraire, en son article 15, alinéa 1, cité plus haut, distingue à ce point de vue deux catégories dans les modifications admises pour le contrat de transport. Les modifications de la première catégorie n'exigent en aucune façon le consentement du chemin de fer et sont obligatoires pour lui ; ce sont : le retrait en gare de départ, l'arrêt en cours de route, le changement de destination ou de destinataire, le retour à la gare expéditrice. Les modifications de la deuxième catégorie sont facultatives pour le chemin de fer et nécessitent, au contraire, son consentement : ce sont les changements relatifs aux affranchissements ou aux remboursements. Cette restriction est regrettable, et il serait de l'intérêt du commerce qu'elle fût supprimée, toutes garanties étant prises, bien entendu, pour parer aux abus susceptibles de se produire dans les cas considérés.

Comment doivent être donnés les ordres modificatifs ? D'après nos tarifs généraux, les instructions de l'expéditeur ayant pour objet la modification du contrat de transport primitif « doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé, et accompagné du récépissé à l'expéditeur. Ces instructions peuvent être

adressées soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois, pour les expéditions grevées de remboursement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice ».

Suivant l'article 15 de la Convention de Berne : « L'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture..... Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition. — Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les Dispositions réglementaires. La dite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue. »

Ainsi qu'on le voit, les deux réglementations exigent comme condition primordiale la production du titre probatoire qui a été remis au départ, récépissé à l'expéditeur, ou duplicata de la lettre de voiture.

Le formulaire prescrit dans le régime international constitue bien l'ordre écrit, daté et signé, requis de l'expéditeur par nos tarifs généraux. Mais il y a plus : la réglementation internationale, malgré son formalisme, ou plutôt en raison même de ce formalisme, facilite les opérations de modification du contrat de transport. Le formulaire guide l'expéditeur ; il empêche toute confusion, en

lui indiquant les renseignements à fournir sur l'expédition visée : marques et numéros, nombre de colis, nature de l'emballage, désignation de la marchandise, poids en kilogrammes, la date de l'envoi et le nom du destinataire ; il oblige l'intéressé à mentionner ses instructions de façon claire et précise, puisqu'il n'a qu'à remplir une des rubriques imprimées à l'avance et à rayer les autres. On évite ainsi les contretemps et retards qui résultent fréquemment d'ordres donnés de façon défectueuse ou incomplète par des expéditeurs inexpérimentés. Ces avantages compensent largement, à nos yeux, la sujétion, pour l'expéditeur, d'avoir à répéter ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture, sujétion que n'impose pas notre réglementation intérieure.

Celle-ci admet que les ordres modificatifs peuvent être adressés soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire, sauf en ce qui concerne les envois grevés de remboursement, pour lesquels le passage par la gare expéditrice est de rigueur. Suivant la Convention de Berne, « le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres de l'expéditeur que s'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare expéditrice ».

On ne trouve, dans les documents préparatoires de la Convention, aucun renseignement sur les causes qui ont pu motiver cette restriction. A-t-on pensé que la gare de départ serait mieux à même de vérifier l'identité de l'expéditeur et l'authenticité de l'ordre modificatif ? La garantie serait illusoire : les expéditeurs sont fréquemment incon-

nus de la gare de départ ; il arrive souvent qu'ils font faire leurs envois par des préposés à qui ils adressent les lettres de voiture ; ceux-ci leur retournent les duplicata et ignorent en général toutes les transactions ou dispositions ultérieures auxquelles peut donner lieu la marchandise.

On a du reste critiqué cette disposition, au cours de la Conférence de révision de 1905 : « L'article 15 tient compte, « dans une certaine mesure, du besoin de pouvoir expédier « la marchandise sans en connaître l'acheteur réel. Mais « l'application des dispositions de cet article est compro- « mise par le fait que toute disposition ultérieure ne peut « être prise que par l'intermédiaire de la gare de départ, « ce qui, dans certaines circonstances, rend même absolu- « ment illusoire le droit de l'expéditeur de disposer de la « marchandise. Prenez le cas, par exemple, où un mar- « chand de céréales autrichien ou son représentant expédie « depuis une station russe quelconque, où il est seulement « de passage et ne possède aucune relation commerciale, « un envoi de céréales ; comment doit-il prendre à cette « station une disposition ultérieure ? Cela lui est complè- « tement impossible et il serait obligé d'y renoncer (1). »

Le système français est évidemment plus souple ; il est aussi plus pratique. Les instructions modificatives étant déjà données un certain temps après que le transport est commencé, on risque, en les faisant obligatoirement passer par la gare expéditrice, d'occasionner un retard dans leur

(1) Pr.-v. de rév., 1905, p. 68.

transmission et de ne les voir toucher la marchandise que trop tardivement, une fois la livraison effectuée dans les conditions prévues par le contrat primitif. En autorisant au contraire la remise directe des ordres à la gare destinataire, ce risque est réduit au minimum ; la réception préalable des instructions est moins incertaine et, faisant obstacle à la livraison, permet plus sûrement d'assurer l'exécution de la modification prescrite. En tout cas la pratique n'a pas révélé que ce système présentât aucun inconvénient, et il serait à souhaiter qu'on en invoquât l'exemple, en reprenant les arguments développés en 1905, pour obtenir sur ce point la réforme de la Convention de Berne.

L'extension de celle-ci à nos transports intérieurs n'apporterait d'ailleurs, en fait, aucun changement à la situation actuelle. La réglementation internationale spécifie seulement que le chemin de fer n'est tenu de donner suite aux dispositions ultérieures que si elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice ; mais elle ne proscriit nullement leur remise à la gare destinataire. Et il n'est pas douteux que nos Compagnies continueraient de se conformer aux ordres reçus de l'expéditeur, tant à la gare destinataire qu'à la gare de départ. Sans doute le feraient-elles à leurs risques et périls ; mais comme aujourd'hui d'ailleurs, elles ne manqueraient pas de s'entourer de toutes les garanties.

Dans quelles conditions, enfin, le chemin de fer est-il tenu d'exécuter les ordres modifiant le contrat de transport primitif ?

Il ne s'agit pas ici d'examiner si, en principe, le contrat ne peut être modifié qu'avec le consentement du chemin de fer. Ce sujet a été traité plus haut. Mais le chemin de fer, ayant reçu un ordre, est-il dans l'obligation absolue de s'y conformer, quelles que soient les circonstances ?

On convient chez nous qu'il faut : « qu'au moment où
« les nouveaux ordres de l'expéditeur parviennent à la
« gare chargée de les exécuter, cette dernière soit encore
« en mesure de le faire ; en particulier, si la revendication
« d'un autre tarif ou d'une autre vitesse intervient lorsque
« le transport a reçu un commencement d'exécution, la gare
« expéditrice n'est plus à même d'en tenir compte (1) ». Notre réglementation ne contient toutefois aucune disposition expresse à ce sujet. Par contre, suivant la législation internationale : « Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention dans la première phrase de l'alinéa 1^{er}, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service de l'exploitation » (art. 15, alinéa 5).

L'utilité et l'intérêt pratique qui justifient l'existence du droit de modification du contrat de transport trouvent leur limite même dans la possibilité d'exécution de ces changements. Nul ne prétendra que ceux-ci dussent être réalisés, au profit des particuliers, si les manœuvres, les changements de direction, les stationnements de wagons

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 311.

qu'elles nécessitent occasionnaient, soit par leur importance respective, soit surtout par leur nombre ou leur répétition systématique, une perturbation dans le service, préjudiciable à l'intérêt général. Nous estimons que loin de nuire aux intérêts du public, l'adoption de cette limitation, en régime intérieur, donnerait une garantie contre les abus. Bien entendu, la preuve du « trouble dans le service de l'exploitation » demeurerait à la charge du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas sans encourir certaines responsabilités, à l'occasion de ces modifications du contrat de transport.

Notre réglementation intérieure n'en fait pas explicitement mention. Bien qu'en ce qui concerne l'expéditeur, le principe soit contesté par certains auteurs (1), la doctrine admet généralement que le transporteur doit exiger de l'expéditeur ou du destinataire, lorsqu'il en reçoit des instructions nouvelles, la preuve qu'ils détiennent bien la lettre de voiture ou le récépissé, « sans quoi il commettrait « une faute susceptible d'engager sa responsabilité vis-à-vis de celui de ses ayants droit auquel la modification « des clauses du contrat causerait un préjudice (2) ». « Seul, « l'expéditeur serait fondé, tant qu'il demeure maître du « contrat, à modifier impunément les instructions primi-

(1) Sarrut, D. 94.1.273.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 390 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 584 ; Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 685 et suiv. ; Feraud-Giraud, *op. cit.*, t. I, n°s 217 et suiv. ; Leturcq, *op. cit.*, p. 63 et suiv.

« tives : en déférant à la volonté du destinataire, la compagnie s'exposerait à payer des dommages-intérêts à « l'expéditeur (1). »

Telle était déjà la manière de voir de la jurisprudence, avant même que la réglementation n'eût prescrit la présentation du récépissé à l'appui de l'ordre modificatif (2). La Chambre des requêtes jugeait « que la compagnie était « responsable envers le destinataire d'avoir rendu la marchandise à l'expéditeur, alors qu'il ne représentait pas « le récépissé et qu'il ne produisait pas d'autorisation du « destinataire (3) ».

La législation internationale se prononce dans le même sens : « Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de lettre de voiture sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur » (art. 13, alinéa 2, de la Convention de Berne). Elle définit avec la même clarté la responsabilité du chemin de fer qui exécute indûment les instructions de l'expéditeur, même muni du duplicata, alors que la maîtrise de l'opération est passée aux mains du destinataire : « A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer, sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise » (art. 13, alinéa 4).

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 468.

(2) Cass., 9 décembre 1873, D. 74.1.64 et 409 ; 21 juillet 1875, D. 77.1.325.

(3) Leturoq, *op. cit.*, p. 64.

Enfin, la clause de la Convention internationale (art. 15, alinéa 7) suivant laquelle : « Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1^{er}, à moins que l'ordre n'ait pour cause la faute du chemin de fer » est de toute équité et ne saurait prêter à discussion.

§ 6. — Droit d'action contre le chemin de fer.

La responsabilité du chemin de fer, nous le verrons plus loin, est assez fréquemment mise en jeu lors de l'exécution du contrat de transport.

On peut se demander : d'une part, qui peut agir en responsabilité contre le chemin de fer ; et d'autre part, en cas de pluralité des voituriers, contre qui peut être intentée l'action en responsabilité.

L'attribution du droit d'action contre le chemin de fer n'est régie spécialement par aucun texte, dans notre droit interne. La question est controversée en doctrine.

On ne saurait, comme on l'a parfois prétendu, lier le droit d'action au droit de propriété de la marchandise (1).

Mais le droit d'action n'appartiendrait-il pas exclusivement, comme d'aucuns le voudraient, soit à l'expéditeur, soit au destinataire ? Cette détermination, *à priori*, du

(1) Cass., 24 mai 1897, D. 98.1.23, S. 97.1.411.

titulaire de l'action ne donnerait pas satisfaction. Si l'on admet que le possesseur de l'action est l'expéditeur, il peut arriver que le destinataire ait également intérêt à l'avoir ; si au contraire elle appartient au destinataire, celui-ci peut ne pas l'exercer, soit qu'il refuse l'envoi ou le laisse pour compte, soit qu'il n'habite plus à l'adresse indiquée ou qu'on ne l'y connaisse pas, soit qu'il ignore qu'un envoi lui a été expédié. Le dommage causé par le chemin de fer risquerait de n'être pas réparé (1).

Certains auteurs (2) estiment que l'expéditeur et le destinataire possèdent tous deux un droit d'action personnel et direct : le premier, pour avoir conclu le contrat de transport ; le second, en qualité de tiers bénéficiaire de la stipulation faite en sa faveur. Ce droit d'action appartiendrait simultanément à l'expéditeur et au destinataire.

Si l'on admet cette théorie, on doit tout d'abord reconnaître qu'elle offre le défaut de ne pouvoir s'appliquer à tous les cas. Elle comporte une exception capitale : en cas de perte ou d'avarie, et « s'il porte sur la valeur « même de la marchandise, le procès ne devra pas être « fait plusieurs fois » (3). Mais, dans ce cas même, la désignation du titulaire unique du droit d'action n'est pas sans être assez difficile : elle nécessite la connaissance de la nature des rapports existant entre l'expéditeur et le destinataire, puisqu'il est admis que le titulaire réel

(1) Leturcq, *op. cit.*, p. 45 et 46.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 647 ; G. Piot, *op. cit.*, § 1 et suiv.

(3) G. Piot, *op. cit.*, § 5.

est alors celui qui doit supporter les risques du transport : ce sont là des points que le chemin de fer, assigné, ne connaît pas.

Entre ces deux thèses : la première n'accordant le droit d'action qu'à l'une des parties, la seconde le leur attribuant à toutes deux et simultanément, s'est fait jour un système suivant lequel le droit d'action appartiendrait à l'expéditeur et au destinataire, mais de telle sorte qu'il n'existât à la fois qu'un seul titulaire. « Il est de nécessité incontestable que l'expéditeur et le destinataire ne puissent faire en même temps le même procès en indemnité au transporteur (1). » Les partisans de cette théorie rattachent expressément le droit d'action au droit de disposition (2). La notion du droit d'action, et plus généralement la notion de contrat de transport n'ont plus dès lors aucun lien avec la question des rapports entre expéditeur et destinataire, qui devient totalement étrangère au chemin de fer.

C'est en somme le système organisé par la Convention de Berne en son article 26 : « Les actions contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter d'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à

(1) Leturcq, *op. cit.*, p. 36.

(2) Leturcq, *op. cit.*, p. 53.

moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise. »

En fait, l'adoption de cette réglementation dans notre régime interne ne présenterait pas d'inconvénients sensibles pour le public. On peut dire, en effet, qu'en proportion du nombre total des litiges soulevés à l'occasion de l'exécution du contrat de transport, les actions intentées contre le chemin de fer, à la fois par l'expéditeur et par le destinataire, sont relativement rares.

Si, le contrat n'ayant pu s'accomplir parfaitement, la livraison a été néanmoins effectuée, l'expéditeur a tendance à se désintéresser du transport, et le destinataire est seul, en général, à assigner le chemin de fer ; c'est le cas le plus fréquent. S'il y a refus, c'est le plus souvent l'expéditeur seul qui actionne le chemin de fer.

En tout cas, le régime nouveau ne pourrait que réduire le nombre des procès, ce qui constitue un avantage appréciable.

Remarquons du reste que la législation internationale vise surtout une question de procédure. Elle interdit l'action simultanée de l'expéditeur et du destinataire ; mais elle ne sacrifie nullement pour cela les droits d'aucune des parties, notamment ceux de l'expéditeur, lorsque ce dernier ne peut plus intenter l'action.

L'article 16, alinéa 2, stipule qu'après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est

autorisé : « soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui », à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer les droits résultant du contrat de transport, moyennant l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. L'article 26, alinéa 2, sauvegarde également les droits de l'expéditeur en cas de refus de la marchandise par le destinataire : « Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise. »

Contre qui, en cas de pluralité des voituriers et bien entendu sous le régime de l'unité de contrat, l'action en responsabilité peut-elle être exercée ? Nous examinerons successivement, à ce point de vue, la situation des divers voituriers.

Elle se trouve exposée, pour le régime international, dans l'article 27, alinéa 3, de la Convention : « L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première Administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'Administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites Administrations. »

Dans notre régime intérieur, le premier voiturier, qui joue le rôle de commissionnaire-char-

geur, est responsable, non seulement de son propre fait (art. 97 et 98, C. com.), mais encore du fait des voituriers intermédiaires auxquels il remet la marchandise (art. 99, C. com.). Et l'action peut, en tout cas, être dirigée contre lui (1).

Nous nous bornerons à constater que cette solution est consacrée expressément par la Convention de Berne dont l'article 27, alinéa 1^{er}, formule le principe même de l'article 99 de notre Code de commerce, sous une forme un peu différente : « Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison. »

Quant aux voituriers intermédiaires, leur situation, dans notre législation nationale, n'est visée explicitement par aucun texte.

La doctrine est partagée à leur sujet : d'après certains auteurs, les voituriers intermédiaires, par une généralisation des termes des articles 96 et suivants du Code de commerce, assumeraient une responsabilité intégrale et commune et pourraient être actionnés en responsabilité, exactement comme le commissionnaire-chargeur (2) ;

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n^{os} 552 et 631 ; G. Piot, *op. cit.*, § 8 et suiv. ; Picard, *op. cit.*, IV, p. 816 ; Sarrut, *op. cit.*, n^o 655 ; Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n^o 816 ; Duverdy, *Traité du contrat de transport par terre et spécialement par chemin de fer*, 2^e édition, 1874, n^{os} 120 et suiv. ; Nîmes, 18 novembre 1865, D. 66.2.220, S. 66.2.236 ; Cass., 9 juillet 1872, D. 72.1.224, S. 72.1.303 ; Nancy, 2 mars 1875, S. 77.2.79 ; Cass., 28 octobre 1885, D. 86.1.73, S. 89.1.29 ; et 3 juillet 1894, D. 94.1.488, S. 94.1.420.

(2) Sarrut, *note Dalloz*, 1889.1.89.

suivant la majorité (1), le voiturier intermédiaire n'est responsable que de son fait, et, sauf le cas de convention expresse ou d'adoption d'un tarif commun, ne pourrait être actionné que pour ce propre fait, ou plutôt pour la « détention concomitante de l'envoi », le fardeau de la preuve de cette détention concomitante restant à la charge du demandeur.

Telle est du reste la solution consacrée par une jurisprudence constante (2).

C'est également le principe admis dans le régime international. Il résulte, en effet, de l'article 27 de la Convention que, parmi les voituriers intermédiaires : « L'action ne pourra être intentée que contre l'Administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. »

Le dernier voiturier doit-il être assimilé au commissionnaire-chargeur ou bien aux voituriers intermédiaires ? Nul texte ne le précise dans notre régime intérieur.

La question est controversée en doctrine. Quant à la

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n^{os} 635 et suiv. ; Sarrut, *op. cit.*, n^{os} 792 et suiv. ; Duverdy, *op. cit.*, n^{os} 123 et suiv. ; Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n^{os} 823 et 824 ; G. Piot, *op. cit.*, § 10.

(2) Cass., 12 août 1856, D. 56.1.338 ; 28 juillet 1858, D. 58.1.305 ; 2 juillet 1860, D. 61.1.109, S. 61.1.449 ; 19 août 1868, D. 68.1.437, S. 68.1.383 ; 6 août 1888, D. 89.1.89, S. 89.1.181 ; 31 mai 1886, D. 87.1.123 ; 29 janvier 1896, D. 96.1.406 ; 21 avril 1891, *J. Tr. comm.*, 1891, p. 684 ; C. app. Rouen, 12 mars 1904, *B. A.*, 1904, n^o 3, p. 86 ; Trib. com. Seine, 3 novembre 1911, *J. Tr. comm.*, 1913, p. 165 ; Cass., 4 février 1914, *Bull. Tr. int.*, avril 1915 ; Cass., 11 mai 1914, *Bull. Arr. Cass. civ.*, 1914, p. 224.

jurisprudence, elle assimile nettement le dernier voiturier aux voituriers intermédiaires, tant en ce qui concerne la limitation de sa responsabilité à son propre fait qu'en ce qui touche le fardeau de la preuve (1). Elle n'admet également d'exception à cette règle qu'en cas de convention expresse, en cas d'adoption d'un tarif commun, et aussi chaque fois qu'il s'agit d'expéditions en port dû où le dernier voiturier, devant réclamer au destinataire le prix intégral de l'opération, endosserait de ce fait une responsabilité intégrale (2). Cette dernière exception est du reste vivement critiquée par certains auteurs, pour ce motif que la réclamation du prix total du transport est obligatoire pour le dernier voiturier (3). A notre avis, la solution adoptée généralement par la jurisprudence est fondée : théoriquement, en effet, il convient d'observer que le dernier voiturier n'est point commissionnaire ; d'autre part, la loi n'institue entre les chemins de fer aucune relation pécuniaire qui ménage un recours au chemin de fer destinataire et puisse, à la rigueur, justifier l'attaque contre lui.

La Convention de Berne, au contraire, organise ces relations entre chemins de fer (4) : elle assimile constamment

(1) Cass., 21 avril 1891, D. 92.1.278, S. 91.1.348 ; 29 janvier 1896, D. 96.1.406, S. 96.1.363.

(2) Cass., 21 avril 1891, précité ; Cass., 6 mai 1872, D. 72.1.167, S. 72.1.279 ; 2 juillet 1879, D. 79.1.372, S. 79.1.380.

(3) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 639 ; Sarrut, *op. cit.*, n° 797 et suiv.

(4) Art. 47 et suiv.

le voiturier livreur au voiturier chargeur, et l'intéressé à la marchandise a la faculté d'agir en tout cas contre lui.

Il ressort de notre exposé que, sauf en ce qui touche le voiturier livreur, les deux régimes sont concordants. Mais la Convention de Berne nous procurerait, en la matière, un texte précis qui fait défaut chez nous. Elle avantagerait les intérêts du public en ce qu'elle aggrave la responsabilité du dernier voiturier et permettrait au commerce de l'actionner, sans restriction, au même titre que le voiturier chargeur. Cette clause est particulièrement favorable au destinataire qui ne serait plus réduit à agir « soit contre le commissionnaire chargeur, dont le « siège social est sans doute fort éloigné de son domicile, « soit contre un des voituriers intermédiaires, dont il lui « faudra établir la faute (1) ». Elle épargne au destinataire de la gêne et des frais.

Nous voyons se révéler, une fois de plus, à l'alinéa 5 du même article 27, le souci du législateur international de réduire le plus possible le nombre des procès et d'éviter leur prolongation : « Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint. » L'adoption de cette clause, qui ne peut porter préjudice aux intérêts du public, est évidemment souhaitable.

Le législateur international a poursuivi les mêmes vues, dans l'article 28 de la Convention : au lieu de deux procès possibles, il saisit l'occasion de n'en

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 749.

laisser faire qu'un seul : « Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre Administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport. »

Nous ne voyons pas de raison susceptible de justifier l'interdiction d'une telle riposte, qui permet à l'intéressé de soutenir par voie d'exception, contre une Administration déterminée, le droit qu'il ne lui serait pas loisible de faire valoir contre elle par voie d'action. Il y a là « un principe d'équité (1) ».

Cet article ne ferait que sanctionner un état de fait existant chez nous, où le défendeur a toujours la faculté d'agir par demande reconventionnelle ou par voie d'exception, hors le cas, que nous examinerons plus loin, où sa propre action serait atteinte par la prescription.

§ 7. — Responsabilité du chemin de fer.

a) *Responsabilité en cas de perte ou avarie.*

Les principes généraux, en la matière, sont contenus :

— Pour notre régime intérieur, dans les articles 1147, 1148, 1784 du Code civil, et dans les articles 98 et 103 du Code de commerce.

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1881, p. 111.

— Pour le régime international, dans les articles 30 à 33 de la Convention de Berne.

La Convention délimite exactement la responsabilité, dans le temps et dans l'espace. Elle stipule que celle-ci commence « à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison » ; elle ajoute que « au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare », et que le reste du parcours est régi par d'autres règles. Ces précisions ne se retrouvent pas dans notre législation interne et ce n'est que dans la jurisprudence qu'on les peut rencontrer (1).

Elles ne sont cependant pas inutiles. Sans doute l'article 1783 du Code civil déclare-t-il que les voituriers par terre et par eau « répondent non seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placé dans leur bâtiment ou voiture ». Mais quand cette réception, cette remise est-elle effective ? Suffit-il que des colis aient été déposés en gare ? Les manipulations auxquelles se livrent les employés d'une Compagnie, relativement à des marchandises pour lesquelles une feuille d'expédition a été signée par le client, entraînent-elles nécessairement la formation du contrat ? La simple signature de cette feuille par l'expéditeur

(1) Cass., 18 avril 1901, S. 1901.1.292, et 27 décembre 1905, S. 1906.1.286.

forme-t-elle un lien de droit avec le chemin de fer ? ou bien ne constitue-t-elle qu'une demande à fin de transport ? Est-il nécessaire et suffit-il que cette feuille soit revêtue du visa du préposé du chemin de fer, ou bien une Compagnie n'est-elle responsable que des objets dont elle a pris charge contre remise d'un récépissé ? Le seul fait que toutes ces questions aient pu être posées et qu'elles aient fait l'objet de nombreuses décisions judiciaires (1) montre que, dans sa généralité, notre réglementation est insuffisante.

La Convention de Berne, au contraire, précise que le chemin de fer est responsable « à partir de l'acceptation au transport ». Or, aux termes de l'article 8 : « Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation. L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. » Il ne subsiste donc aucune ambiguïté, quant au moment initial de la responsabilité.

Il en est de même de son expiration, alors qu'en régime

(1) Trib. comm. Seine, 10 janvier 1903, *Gazette du Palais*, 13 novembre 1903 ; Cass., 7 juin 1905, D. 1908.2.364 ; Poitiers, 15 janvier 1906, D. 1908.2.364 ; Agen, 13 juillet 1906, *Bull. Tr.*, 1^{er} décembre 1906 ; Paris, 13 novembre 1906, D. 1909.2.236 ; Caen, 31 juillet 1908, *Rec. Caen*, 1908, p. 220 ; Besançon, 29 juillet 1913, *B. A.*, 1917, 2^e partie, p. 10.

intérieur, où l'on convient que la responsabilité ne prend fin qu'avec l'entière exécution du contrat de transport, nous voyons discuter le point de savoir si celui-ci se termine avec l'arrivée des marchandises à destination, ou seulement après livraison, ou bien encore s'il régit les opérations pouvant avoir lieu ultérieurement (1).

Quant au principe même de la responsabilité, le chemin de fer, décident nos textes, est garant des pertes et avaries sauf le cas, dont la preuve lui incombe, de « cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (art. 1147, C. civ.), « de force majeure ou de cas fortuit » (art. 1148 et 1784, C. civ.), « de force majeure » (art. 98, C. com.), « de force majeure ou de vice propre de la chose » (art. 103, C. com.).

Pour les transports internationaux, l'alinéa 1^{er} de l'article 30 de la Convention proclame également la pleine responsabilité du chemin de fer, qui en est toutefois déchargé « s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc...) ou un cas de force majeure ».

Nous retrouvons la presqu'identité

(1) Jossierand, *op. cit.*, n^{os} 374 et 375 ; Cass., 18 avril 1901, S. 1901.1.292 ; Toulouse, 2 décembre 1901, *Bull. Tr.*, 1^{er} novembre 1902 ; Cass., 21 avril 1902, D. 1903.1.147 ; 27 décembre 1905, S. 1906.1.286 ; Trib. com. Seine, 31 juillet 1912, *Bull. Tr.*, 1^{er} novembre 1912, Cass. Ch. civ., 3 février 1913, *Bull. Tr.*, 1^{er} mars 1913 ; Trib. com. Seine, 3 juin 1913, *Bull. Tr.*, 1^{er} septembre 1913.

des termes, et l'on voit que, dans les deux régimes, les causes d'exonération du chemin de fer se ramènent à trois : la force majeure, le vice propre de la chose ; le fait de l'expéditeur ou du destinataire.

Notre réglementation, il est vrai, reconnaît tour à tour l'effet libératoire à la force majeure et au cas fortuit. Si « l'équivalence de ces deux expressions est admise par la « majorité des auteurs et par une jurisprudence dominante qui les emploie, séparément ou cumulativement, « l'une pour l'autre ou l'une et l'autre, pour désigner toute « cause d'inexécution non imputable au débiteur (1) », certains auteurs voudraient établir entre elles une distinction : la force majeure aurait comme caractère essentiel l'extériorité ; le cas fortuit se produirait à l'intérieur de l'entreprise et naîtrait de son fonctionnement même ; ce serait le risque professionnel (2). Une confusion risque dès lors de s'établir, à la faveur de cette dualité d'expressions. Suivant la définition que l'on adopte pour le cas fortuit, on peut admettre celui-ci comme cause d'exonération, au même titre que la force majeure, ou bien n'accorder qu'à cette dernière un effet libératoire, le chemin de fer endossant la responsabilité du cas fortuit, du risque professionnel. La Convention de Berne ne parle pas du cas fortuit. Cette omission est-elle voulue ? Ou doit-on penser que le législateur international a désiré « simplement éviter une « redondance, et qu'à ses yeux la force majeure embrasse

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 570.

(2) *Ibid.*, n° 573

« implicitement le cas fortuit (1) » ? L'examen des travaux préparatoires n'apporte pas de clarté sur ce point. Quoiqu'il en soit, la Convention n'échappe pas non plus à toute critique, et la discussion demeure ouverte en raison de l'imprécision qui règne autour de la notion de la force majeure elle-même.

Par ailleurs, la Convention est plus précise et plus complète que notre réglementation. Elle énonce comme cause d'exonération le fait de l'expéditeur ou du destinataire, que ne relate pas explicitement notre Code, et que l'on considère souvent chez nous comme vice propre de la chose (2). La confusion s'explique d'ailleurs dans une certaine mesure si l'on observe que le vice propre fait souvent apparaître la faute de l'expéditeur. La Convention donne enfin, tant à l'article 30 que dans les articles 31 et 32, une liste, nullement limitative, d'exemples du vice propre, alors que notre Code ne comporte à ce sujet aucun développement.

La comparaison à ce point de vue a été faite entre les deux législations. « Tandis que les cas les plus usuels de « vice propre étaient énumérés par ce règlement (il s'agit « de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, reproduisant « les dispositions des articles 31 et 32 de la Convention « de Berne), aujourd'hui l'incertitude a réapparu, et les

(1) Bertin, *La responsabilité du transporteur de marchandises par chemin de fer avant et après le nouvel article 103 du Code de commerce*, Thèse 1905, p. 22.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 610.

« différends entre les Compagnies et leurs clients se sont
« multipliés autour de cette notion si vague et si fugitive
« que le législateur de 1905 a rejetée dans la pénom-
« bre » (1).

Il n'en demeure pas moins que les principes généraux de la responsabilité sont les mêmes dans les deux régimes. En particulier, aucun d'eux n'admet de clause de non responsabilité. L'article 103 de notre Code de commerce les proscriit de façon absolue :

« Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif, ou autre pièce quelconque, est nulle. » La Convention de Berne est moins formelle ; elle se borne à affirmer le principe de la responsabilité, en précisant les cas où le chemin de fer en est déchargé.

Toutefois la Convention de Berne a établi en faveur du chemin de fer, et dans des cas limitativement déterminés, un certain nombre de présomptions de libération (art. 31) : semblable disposition n'existe pas dans nos textes, suivant lesquels, en régime intérieur, la preuve de la cause libératoire incombe toujours au chemin de fer.

Dans cet article, la Convention oppose au cas général des transports commencés, du moins en apparence, dans des conditions normales, le cas particulier des transports entrepris dans des conditions dangereuses, renfermant en puissance une des circonstances

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 637.

exonératoires prévues par la loi (vice propre, fait de l'expéditeur, etc...). Les cas visés sont bien définis ; il faut en outre que l'existence de cette circonstance ne laisse place à aucun doute : ou bien elle doit être évidente, ou bien elle doit être mentionnée sur la lettre de voiture.

Le transport par wagon découvert ne constitue-t-il pas, s'il offre du danger, et s'il est ainsi effectué en conformité d'un tarif ou à la suite d'une Convention avec l'expéditeur, le fait de celui-ci ? N'en est-il pas de même du défaut d'emballage ou de sa défectuosité ? L'avarie survenue au cours du chargement ou du déchargement par l'expéditeur ou le destinataire, ou bien celle qui résulte d'un chargement défectueux assuré par l'expéditeur, n'est-elle pas le fait de l'ayant droit ? La nature des marchandises qui les expose au danger particulier de se perdre, en tout ou en partie, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, ne réalise-t-elle pas le vice propre ? N'en est-il pas de même de la nature des animaux vivants ?

Ce système ne modifie pas l'incidence de la responsabilité. S'il décharge le chemin de fer, c'est en conformité des principes généraux et parce qu'il existe dans les cas envisagés une des causes libératoires prévues par la loi. Sans doute pourra-t-on objecter que ces « défectuosités conventionnelles » (1), et en particulier le

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.147.

transport en wagon découvert, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'ayant droit, ne constituent pas toujours, à proprement parler, le fait ou l'ordre de l'expéditeur ni le vice propre de l'envoi. La chose est contestable, car l'expéditeur est le maître du transport, et si une telle convention ou un tarif comportant le chargement en wagon découvert sont appliqués, c'est évidemment sur sa demande expresse. Mais même en admettant cette théorie, on ne saurait dire qu'il y a, dans ce cas, clause, même tacite, d'irresponsabilité, « parce qu'il n'y a pas responsabilité. On ne peut songer « à imputer à faute à la Compagnie une imperfection qui « a été consentie par le contrat; et, du moment que les « circonstances de l'espèce permettent d'envisager le « dommage comme le résultat de l'imperfection consentie, il n'y a plus de base à une responsabilité du transporteur. Il est exact que la volonté des parties s'est « manifestée; mais elle s'est exercée sur le procédé de « transport, non sur la responsabilité » (1).

La Convention de Berne n'institue donc pas de clause de non responsabilité. Mais alors qu'en général le chemin de fer doit, pour se dégager, prouver à la fois l'existence d'une circonstance libératoire (force majeure, vice propre, etc.) et le rapport de cause à effet entre cette circonstance et le dommage subi, il n'a à prouver, dans les cas visés par la Convention, ni l'exis-

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.147.

tence d'une cause libératoire, admise par hypothèse, ni même une relation effective entre cette cause et le préjudice ; ce dernier point ressort formellement des travaux préparatoires (1). Il doit seulement démontrer la possibilité de cette relation, dans chaque cas particulier, eu égard aux circonstances de fait, moyennant quoi fonctionne en sa faveur une présomption de libération. Telle est l'interprétation de la doctrine (2). Elle fut sanctionnée par la jurisprudence, après quelques flottements, à la fin de la courte période durant laquelle subsistèrent chez nous les dispositions de l'article 31 de la Convention de Berne, mises en vigueur par l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (3). Elle l'est enfin par la jurisprudence de plusieurs des pays qui ont adhéré à la Convention de Berne (4).

Le système se résume, en dernière analyse, non pas

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 75.

(2) Eger, *La Convention internationale de Berne*, 2^e éd., p. 159 ; Bertin, *op. cit.*, p. 88.

(3) Cass., 1^{er} décembre 1902, D. 1903.1.17 ; Laigle, 12 janvier 1903 ; Trib. com. Rouen, 25 février 1903 ; Trib. com. Nîmes, 11 mars 1903 ; Trib. com. Seine, 14 mai 1903 ; Trib. com. Lyon, 27 novembre 1903 ; C. app. Montpellier, 22 janvier 1904 ; C. app. Toulouse, 21 mars 1904 ; C. app. Paris, 25 avril 1914, *Bull. Trib. int.*, février 1915.

(4) Oberlandsgericht de Stuttgart (1^{re} Ch. civ.), 28 juin 1901, *Bull. Tr. int.*, juillet 1902.232 ; Trib. sup. Colmar, 21 décembre 1896, *Bull. Tr. int.*, janvier 1893.37 ; Cour suprême de Vienne, 20 janvier 1914, *Bull. Tr. int.*, mars 1915 ; Reichsgericht allemand, 17 novembre 1914, *Bull. Tr. int.*, mai 1915 ; Trib. de district de Lemberg, 10 mai 1915, *Bull. Tr. int.*, décembre 1916 ; Landsgericht de Berlin, 25 octobre 1915, *Bull. Tr. int.*, septembre 1917.

même en un déplacement, mais en un allègement du fardeau de la preuve au profit du chemin de fer.

Cet allègement du fardeau de la preuve, cette présomption qui en découle, sont-ils justifiés ? La chose n'est pas douteuse. Comment ! Voici un expéditeur qui, de sa propre volonté, en toute connaissance de cause, engage un transport dans des conditions anormales, défectueuses ; il fait transporter en wagon découvert une marchandise pour laquelle ce mode de transport offre un danger ; il remet un envoi non emballé ou pourvu d'un emballage défectueux ; il effectue lui-même un chargement et le conditionne mal ; il expédie une marchandise qui, même abstraction faite de tout transport, est sujette, en raison de sa nature, à des pertes ou avaries ; il met en route des animaux vivants, qu'il est parfois obligé de faire accompagner d'une escorte en vue d'écarter le danger que présente pour eux le voyage. Ceci posé, une perte ou une avarie surviennent qui, eu égard aux circonstances de fait, paraissent résulter des conditions spéciales et défavorables dans lesquelles a été entrepris le transport. Et le chemin de fer devrait, pour se dégager, entreprendre une action tendant à prouver que le dommage résulte d'une faute de l'ayant droit, ou de son fait, ou du vice propre, alors que ces circonstances préexistent au transport, qu'elles sont inscrites sur lettre de voiture ? Une telle conclusion ne saurait, selon nous, être admise, ni en logique, ni en équité.

Peut-on considérer que « *quelles que*

« soient les circonstances, la position de la compagnie
« reste toujours la même, qu'elle a toujours à sa charge la
« même preuve à fournir du fait libératoire qu'elle allègue.
« Cela est-il raisonnable ? Cela est-il admissible ? Cela
« est-il possible (1) ? » En particulier, si le chemin de fer
possède un document, la lettre de voiture, relatant l'exis-
tence d'un fait qui ne lui est pas imputable, un fait exté-
rieur, étranger à son exploitation : « Est-il possible que
« cet aveu reste sans effet au regard de la preuve à fournir
« en vue de la libération ? Le juge peut-il valablement en
« faire abstraction ; exiger du transporteur la même dé-
« monstration que si l'on se trouvait dans des circonstan-
« ces absolument normales ? Il est certain que l'article 31
« de la Convention de Berne a fait œuvre judicieuse en
« déduisant de ces circonstances une présomption, pré-
« somption *juris tantum*, cela va de soi, car il n'y a qu'une
« vraisemblance à la vérité, mais non pas une certi-
« tude (2). » « Cette présomption se déduit des faits, non de
« la Convention. Il serait d'ailleurs malaisé de la critiquer.
« Les présomptions ne sont que la traduction juridique des
« probabilités. Or, il est normal qu'une défectuosité dans
« le transport expose à des risques (3). » Il en est ainsi,
que cette défectuosité soit conventionnelle ou qu'elle soit
générique. Ces risques, inhérents aux transports effectués
dans les conditions spéciales définies, sont si importants

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.150.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*, 1908.2.147.

qu'il a paru « qu'il fallait les considérer comme cause du « dommage en cas d'avarie. Une présomption légale doit « nécessairement être établie dans le sens des probabilités, « et lorsqu'une présomption de droit commun cesse d'être « conforme aux vraisemblances, il est nécessaire de la re- « tourner » (1).

Nous aboutirions à la même conclusion en partant d'un autre point de vue. Rattachant la responsabilité à la notion du risque créé, on en a déduit une présomption générale contre le voiturier, qui répond en particulier des cas fortuits et des cas douteux, résultant du risque professionnel, pour le motif que « le poids doit en être supporté par le créateur du risque, par le dispensateur de l'activité dommageable » (2). Or, les circonstances spéciales définies par l'article 31 de la Convention de Berne ne sont pas autre chose que la réalisation d'un risque créé par l'expéditeur, risque créé le plus souvent dans un but intéressé (obtention d'une taxe réduite, économie d'emballage, etc...), risque résultant parfois de la nature de son envoi (aptitude à la perte ou à la détérioration par rouille, coulage, dessiccation ; état nerveux des animaux, etc...). Le risque spécial et précis, ainsi créé par l'expéditeur, domine incontestablement le risque professionnel, général et vague, du chemin de fer. L'expéditeur doit dès lors, par application de la théorie rappelée plus haut, en

(1) Bertin, *op. cit.*, p. 37.

(2) Josserand, *op. cit.*, n^{os} 577 et 579.

assumer les aléas et les charges, à commencer par celle de la preuve.

On serait ainsi conduit à admettre qu'en raison du vice affectant initialement le transport, le chemin de fer est libéré d'office, sauf à l'ayant droit à établir la responsabilité du chemin de fer. Ce serait le renversement complet de la présomption. Cette manière de voir a parfois été admise et « il faut convenir que ce système n'avait rien de déraisonnable (1) ». Ce n'est pourtant pas celui qui découle du texte de la Convention de Berne : celle-ci impose au chemin de fer de démontrer tout au moins la possibilité d'un rapport entre la cause d'infériorité du transport et le dommage.

Il ne paraît donc pas possible de nier, dans les cas considérés, l'existence ni la légitimité de cette présomption de non responsabilité. C'est du reste ce qu'admettaient, bien qu'ils fussent peu suspects de partialité en faveur du chemin de fer, certains des promoteurs de la réforme qui devait aboutir à l'adoption de la loi Rabier.

En 1889, puis en 1893, dans sa proposition de loi sur les tarifs de chemins de fer, M. Pelletan tempérait la rigueur des dispositions qu'il prévoyait « en laissant la preuve à la charge du réclamant dans un certain nombre de cas où la nature même des choses fait présumer que l'avarie n'est pas du fait de la Compagnie (2) ». De même en 1891,

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.148.

(2) Note des grandes compagnies au sujet de la proposition de loi votée par la Chambre des députés le 21 mars 1902 (Bertin, *op. cit.*, p. 122).

M. Yves Guyot spécifiait : « L'intérêt du public, autant que l'équité, oblige à apporter certains tempéraments à la présomption légale qui rend les compagnies responsables (1). » Lors des consultations qui précédèrent le vote de la loi Rabier, les présidents de certaines Chambres de commerce (Meaux, Nancy,), reconnurent que les présomptions de non responsabilité prévues à l'article 31 de la Convention de Berne étaient fondées (2). Enfin le Comité consultatif des chemins de fer précisait « que « l'équité justifie la présomption d'irresponsabilité pour « des risques contre lesquels les compagnies sont hors « d'état de se pourvoir, eu égard aux conditions dans lesquelles le transport leur est confié (3) ».

On ne saurait davantage contester l'utilité de l'inscription, dans la loi, de cette présomption.

D'aucuns, cependant, l'ont trouvée « dangereuse » (4) : « La présomption légale est trop contraire aux intérêts du commerce. Il est presque impossible au lésé de détruire cette présomption par des preuves (5). » En réalité, la situation est tout autre : « Cette présomption est extrêmement « discrète. Elle cède la place, sitôt que les faits de la cause « se dressent contre elle, soit positivement, soit négative-

(1) Note des grandes compagnies au sujet de la proposition de loi votée par la Chambre des députés le 21 mars 1902 (Bertin, *op. cit.*, p. 122).

(2) Bertin, *op. cit.*, p. 140 et 141.

(3) Bertin, *op. cit.*, p. 157.

(4) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 37.

(5) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 37.

« ment, en d'autres termes, soit pour démontrer l'existence
 « d'une faute à la charge de la Compagnie, soit, sans aller
 « jusque-là, pour démontrer l'invraisemblance de l'expli-
 « cation proposée sans que, d'ailleurs, on soit obligé d'en
 « proposer une autre. Cette simple preuve négative suffit
 « pour percer à jour le refuge du transporteur et pour faire
 « réapparaître l'imputabilité et la responsabilité qui l'ac-
 « compagne (1). » « La protection, toute circonscrite,
 « n'existe pas *à priori* et *in abstracto*, mais seulement *in*
 « *concreto*, de sorte que le doute profite au particulier de-
 « mandeur (2). »

D'autres l'ont simplement considérée comme inutile. Pourquoi ériger en présomption légale cette présomption de fait ? « La modification de la situation juridique pro-
 « vient des circonstances elles-mêmes. » (3) « Si la pré-
 « somption légale n'était pas écrite dans cet article, elle
 « n'en existerait pas moins. Elle est une présomption qui
 « s'imposerait au juge dans le silence de la loi. » (4) Sans
 doute ; mais s'imposerait-elle au public avec la même
 clarté et avec la même vigueur ? L'ayant droit ne serait-il
 pas souvent tenté, soit par ignorant aveuglement, soit
 par parti-pris ou par esprit de chicane, et alors même
 qu'il n'a à y opposer aucun argument, de méconnaître ces
 présomptions de fait, si fortes soient-elles, et de porter
 malgré tout l'affaire devant le juge ? L'institution de la

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.147 ; *Oberlandsgericht de Königsberg*, 6 octobre 1911, *Bull. Tr. int.*, mars 1913.

(2) *Ibid.*, 1908.2.149.

(3) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.150.

(4) *Pr.-v. Conv. de Berne*, 1878, p. 37.

présomption réglementaire le rappelle à la prudence, le guide et finalement évite, dans bien des cas, des procès.

Quoi qu'il en soit, certaines législations, tout en adoptant les dispositions de l'article 31 de la Convention, en ont retranché le dernier alinéa, supprimant ainsi la présomption légale : tel est le cas pour la loi fédérale suisse du 29 mars 1893 sur les transports, et pour le règlement italien du 1^{er} juillet 1895.

Cet exemple n'a pas été suivi ; et il est permis de trouver une nouvelle et éclatante justification du système dans le fait que le principe de la présomption libératoire, tel qu'il est défini par la Convention de Berne, a été introduit dans un certain nombre de législations étrangères, notamment dans le service intérieur des transports allemands (C. com., art. 459, et règlement de transport des chemins de fer, § 86), autrichiens (règlement des chemins de fer, § 77) et danois (loi du 24 mars 1896, art. 38), ainsi que dans la réglementation belge (loi du 25 août 1891, art. 37 et suiv.) ; ce principe se trouvait déjà dans la législation russe (loi du 12 juin 1885, art. 104). La présomption admise par ces deux dernières réglementations est même plus large que celle de la Convention de Berne, en ce qu' « elle résulte *à priori* de la constatation de l'état de fait dangereux » (1) : c'est en somme ce système « qui n'avait rien de déraisonnable », dont nous avons parlé plus haut.

La Convention de Berne, dans son article 32 et dans le paragraphe 8 des Dispositions régle-

(1) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.148.

mentaires, édicte également une présomption de non responsabilité pour le cas de perte par déchet de poids, dû à la nature particulière de la marchandise. Elle énonce explicitement que le chemin de fer n'est pas responsable du déchet de route ; elle précise l'importance de la tolérance admise à ce titre ; elle règle dans le détail les conditions d'application du principe. Remarquons toutefois, point important, que cette présomption est plus facilement acquise au chemin de fer que dans le cas d'avarie. Il lui suffit de démontrer que la marchandise rentre bien dans une des catégories visées, et il n'a ici à administrer aucune preuve, ni même à faire ressortir aucune possibilité, quant à l'origine du manquant. Il s'agit toutefois encore d'une présomption *juris tantum*, particulièrement fragile. Les dispositions prévues aux alinéas 2, 3 et 4 de l'article 32 de la Convention sauvegardent entièrement les intérêts du public ; elles ne permettent pas au chemin de fer d'invoquer le déchet de route pour éluder en tout ou partie la responsabilité qui lui incombe en cas de perte ne résultant pas de la nature de la marchandise.

Notre législation interne n'offre rien de semblable ; non seulement elle ne comporte aucune évaluation officielle des déchets de route, mais elle ne prévoit pas de présomption de libération, même limitée, pour ce cas spécial de vice propre. Un tableau des déchets de route par coulage, tamisage et dessiccation avait bien été dressé d'après les bases fixées par la jurisprudence des tribunaux et les avis des chambres de commerce. Ce tableau est le suivant :

Tableau des déchets de route

par coulage, tamisage et dessiccation, dressé d'après les bases
fixées par la jurisprudence
des Tribunaux et les avis des Chambres de commerce

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	PARCOURS DE 200 KILOM. ET AU-DESSOUS	PARCOURS AU DELA DE 200 KILOM.	AVEC UN MAXIMUM DE :
DÉCHETS PAR LE COULAGE			
Eaux-de-vie et spiritueux . . .	2 0/0	1 0/0 par 100 kilom.	5 0/0 en été.
Bières, cidres, boissons. . .			4 0/0 en hiver.
Vins, vinaigres en fûts . . .	2 0/0	1 0/0 par 100 kilom.	6 0/0 en été.
Huiles . . .			4 0/0 en hiver.
Essences . . .	1 0/0	1 0/0 par 100 kilom.	5 0/0 en été.
Mélasse et miel. . .			4 0/0 en hiver.
Suif et saindoux . . .	1 0/0	1 0/0 par 100 kilom.	4 0/0 en été.
Graisses . . .			3 0/0 en hiver.
Vins de liqueurs . . .			
Goudrons. . .			
DÉCHETS PAR LA DESSICCATION			
Bois de teinture effilé . . .	2 0/0	1 0/0 par 100 kilom.	4 0/0 en été.
Racines, bois de réglisse . . .			3 0/0 en hiver.
Eponges, liège . . .	2 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	4 0/0 en été.
Chiffons en balles. . .			3 0/0 en hiver.
Cornes. . .	2 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	4 0/0 en été.
Avoines . . .			3 0/0 en hiver.
Graisses fourragères et oléagi- neuses . . .	2 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	4 0/0 en été.
Houblons. . .			3 0/0 en hiver.
Chanvres bruts. . .	2 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	4 0/0 en été.
Sucres bruts . . .			3 0/0 en hiver.
Laines . . .	2 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	4 0/0 en été.
Salpêtres. . .			3 0/0 en hiver.
Gomme . . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Blé, orge, seigle . . .			2 0/0 en hiver.
Riz, sagou . . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Graisses fourragères et oléagi- neuses en double sac . . .			2 0/0 en hiver.
Fécules, farines. . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Légumes secs . . .			2 0/0 en hiver.
Résines solides . . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Epicerie, droguerie. . .			2 0/0 en hiver.
Chicorée en tonneaux. . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Vergeoises . . .			2 0/0 en hiver.
Coton en balles. . .	1 0/0	1 0/0 par 200 kilom.	3 0/0 en été.
Ferraille, fonte brute, vieux plomb . . .			2 0/0 en hiver.
Nacre de perle en coquille brute. . .			
DÉCHETS SPÉCIAUX			
Sel marin . . .	1 0/0	Océan.	5 0/0 par 200 k.
Sel gemme et ignigène . . .	1 0/0	Méditerranée.	3 0/0 par 250 k.
Marrons . . .	1 0/0	par 200 kilomètres.	
Marrons . . .	1 0/0	par 2 jours avec un maxim. de	6 0/0.
Houille. . .	20/0	—	—
Coke. . .	50/0	—	—

Mais on prétend aujourd'hui que ce tableau n'a plus qu'une valeur d'indication. « La règle est en effet, dans tous les cas, celle de l'article 103 du Code de commerce : « si minime que soit un manquant, la Compagnie, pour « être indemne, doit prouver qu'il est le résultat du vice propre ou de la force majeure (1). » Ainsi, le chemin de fer doit, si l'ayant droit lui impute une perte de quelques kilogs, engager une action ou en tout cas provoquer une expertise pour prouver le vice propre, malgré les usages établis, malgré l'évidence, malgré la notoriété de certaines déperditions naturelles. Il devra le faire, si son contradicteur est obstiné ou de mauvaise foi, pour expliquer la faible déperdition subie par un envoi de vin, d'eau-de-vie, d'huile, d'essence, etc., alors que ces produits, non seulement ne peuvent voyager sans que le fait seul du transport ne risque de déterminer un manquant partiel, mais subissent une réduction, même en état d'immobilité et à l'abri dans les celliers ou magasins. Il devra le faire encore pour démontrer qu'un fumier, des pulpes, etc., expédiés ruisselants, ont pu perdre de leur poids par suite de l'écoulement ou de l'évaporation de l'eau, etc...

Une telle conclusion heurte le bon sens et ne saurait être admise, ainsi que nous l'avons démontré d'une manière générale à propos des transports grevés, dès l'origine, d'imperfections conventionnelles ou génériques

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 146.

dûment constatées. Or la propension au déchet de route est, entre tous, un cas de vice propre évident, auquel s'impose une présomption de libération, toutefois limitée, et chiffrée comme il convient. Ce simple exposé démontre la nécessité absolue d'une réglementation des déchets de route.

Le paragraphe 8 des Dispositions réglementaires stipule que la tolérance accordée comme déchet de route, sur le poids, est de 2 0/0 pour toutes les marchandises liquides ou remises à l'état humide, ainsi que pour certaines marchandises sèches nommément désignées au dit paragraphe ; pour les autres marchandises sèches non désignées, mais qui, en raison de leur nature, subissent en général, par le fait seul du transport, un déchet de poids, la tolérance n'est que de 1 0/0.

On voit que cette tolérance n'est fonction, ni des conditions climatériques des pays où s'effectue le transport, ni de la longueur du parcours kilométrique. Des propositions ont déjà été faites en vue de déterminer, suivant les pays, des coefficients de perte différents (1) : elles n'ont reçu jusqu'ici aucune suite. De même on a proposé (2), mais sans plus de succès, de proportionner dans une certaine mesure le déchet de route à la longueur du trajet. C'est ce que prévoyait le tableau reproduit ci-dessus qui fut en usage dans notre régime intérieur. Ce tableau comportait un déchet déterminé, de 1 ou 2 0/0 suivant

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 214.

(2) Pr.-v. Conv. de Berne, 1881, p. 152.

les marchandises, pour les parcours de 200 kilomètres et au-dessous ; il existait un déchet supplémentaire de 1 0/0 par 100 ou 200 kilomètres au delà, selon le cas, avec maximum absolu de 2, 3, 4, 5 et 6 0/0 suivant les marchandises et suivant la saison. Il n'est pas douteux, notamment, que certains fruits subissent une déperdition qui s'accroît en raison des parcours effectués.

Signalons en passant que, d'après la Convention de Berne, la présomption de perte est acquise en cas de non livraison dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 33), ce qui permet à l'ayant droit de se faire désintéresser plus rapidement. Celui-ci se voit également accorder la faculté de reprendre la marchandise, moyennant restitution de l'indemnité, au cas où l'envoi vient à être retrouvé ultérieurement (art. 36).

Ces dispositions n'ont pas leurs correspondantes dans notre réglementation interne. Elles sont particulièrement heureuses ; elles évitent la prolongation des litiges, en cas de perte ; elles sont conformes à l'intérêt bien entendu du public qui, en général, préfère sa marchandise à toute indemnité, et du chemin de fer, qui se trouve ainsi débarrassé d'un laissé pour compte dont il ne peut que difficilement assurer l'écoulement.

« La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous

une déclaration incorrecte ou inexacte, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites » (art. 43 de la Convention internationale). Qu'est-ce à dire ? Doit-on entendre que toute responsabilité disparaît alors, comme le prévoyait l'article 27 *c* (futur art. 43 de la Convention) du projet émané des commissaires allemands : « Le chemin de fer ne répond point des objets qui, exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés... » Nous ne le pensons pas, étant donné que la teneur de cet article, vivement combattue en raison de sa trop grande rigueur, fut finalement repoussée (1). Il ne semble pas davantage qu'on doive, de ce que l'article 43 fait suite aux dispositions relatives à la réparation due par le voiturier, induire que seule l'importance de l'indemnité se trouve affectée dans ce cas.

En réalité, l'article 43 soustrait à la réglementation internationale les transports pour lesquels l'expéditeur s'est indûment affranchi des déclarations ou conditions imposées à certaines marchandises spéciales et les fait retomber, au point de vue de la responsabilité, sous le droit commun de chaque Etat intéressé. Mais, comme on l'a fait remarquer, il eût été préférable « que la chose fût dite clairement (1) ».

Rien ne serait donc changé pour nos transports intérieurs. Il est vrai que le règlement du 12 novembre 1897

(1) Pr.-v. Con v. de Berne, 1878, p. 49.

ne fait aucunement allusion à l'influence des déclarations inexactes sur la responsabilité du chemin de fer. Mais il est admis en France d'une manière générale, et pour les marchandises de toute nature, que « la responsabilité de
« la Compagnie, en cas de perte ou d'avarie, ne saurait être
« engagée au delà des termes de la fausse déclaration qui
« est venue limiter, conformément à l'article 1150 du Code
« civil, les prévisions du contrat... Il est même possible
« que la situation de la Compagnie soit meilleure encore
« et que des circonstances exceptionnelles fassent s'éva-
« nour complètement sa responsabilité (1) ». Ce pourrait être le cas, en particulier, pour des marchandises dangereuses ou infectes, dont la perte ou l'avarie eussent pu être évitées si elles n'avaient été remises sous une fausse dénomination.

Il serait infiniment souhaitable qu'on en revînt en l'élargissant, au régime qu'avait si heureusement institué, pour la responsabilité, l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, lorsque furent insérées dans les conditions d'application des tarifs spéciaux les prescriptions des articles 31 et 32 de la Convention de Berne. C'était le premier, et ce fut malheureusement le seul effort appréciable qui fut tenté dans le sens de l'unification. Ce régime prit fin, malgré les protestations des compagnies et les avis défavorables d'un certain nombre de chambres de commerce parmi lesquelles se groupèrent les plus importantes, lors

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 618.

de la mise en vigueur des dispositions si radicales de la loi du 17 mars 1905, dite Loi Rabier. « Ne valait-il pas « mieux laisser subsister le régime antérieur (c'est-à-dire « celui de l'arrêté du 27 octobre 1900) qui était encore « trop récent pour qu'il ait été possible de juger de son application en France, régime dont les pays d'Europe se « déclarent satisfaits, et qui avait l'avantage d'être en « harmonie avec les conditions de responsabilité auxquelles « les sont soumis les transports internationaux (1) ? » Nous n'hésitons pas à répondre affirmativement.

Nous n'insisterons pas sur les critiques sévères qui ont été formulées à l'égard de cette réforme ; « le mérite économique de la loi du 17 mars 1905 n'est pas supérieur à sa valeur juridique » (2). Nous avons seulement essayé, tout en comparant notre réglementation et la législation internationale, de démontrer, au point de vue théorique, la supériorité de cette dernière.

Quelles seraient, dans la pratique, les conséquences de l'adoption de cette législation, pour notre régime intérieur ?

Nous avons exposé qu'elle ne saurait porter préjudice au public puisque le fond même du droit n'en serait pas affecté, si ce n'est dans le sens de l'équité.

Nous pensons au contraire avoir fait ressortir les avantages que présenterait une réglementation nette et précise.

(1) Bertin, *op. cit.*, p. 209.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 638.

Nous avons vu aussi que, pour les déchets de route, les chiffres et coefficients nouveaux seraient plus favorables au commerce que ceux de notre ancien tableau qui, malgré tout, sont souvent encore utilisés, et même que les chiffres susceptibles d'être fixés par les tribunaux. Ainsi qu'on l'a en effet observé, en parlant de ce tableau, le régime intérieur actuel « peut être plus favorable aux transporteurs puisque le pouvoir d'appréciation du juge n'est plus limité (1) ».

Enfin la loi Rabier a, sans aucun doute, et comme on l'avait prévu, « contraint les Compagnies à marquer un « temps d'arrêt dans la voie des abaissements de tarifs (2) ». Il n'est pas interdit de penser que l'adoption d'un régime plus libéral, au point de vue de la responsabilité, serait de nature, toutes choses égales d'ailleurs, à faciliter l'établissement de taxes plus réduites.

Mais ce qu'on ne saurait trop répéter, ce qu'il importe surtout de retenir, c'est que la nouvelle législation aurait le très grand mérite, par sa précision, par sa prévoyance, de réduire considérablement le nombre des procès, à l'encontre de la loi Rabier dont le domaine d'application est « essentiellement litigieux (3) ».

b) *Responsabilité en cas de retard.*

La responsabilité du chemin de fer, en cas d'inobservation des délais, est définie :

(1) G. Piot, *op. cit.*, § 56.

(2) Bourcart, *Note Sirey*, 1908.2.149.

(3) Josserand, *op. cit.*, n° 637.

— pour notre régime intérieur, par les articles 1147 et 1148 du Code civil et par les articles 97 et 104 du Code de commerce.

— pour le régime international, par l'article 39 de la Convention de Berne.

Les deux législations édictent, en principe, une présomption de responsabilité à la charge du chemin de fer, responsabilité dont il n'est déchargé que s'il fournit la preuve d'une circonstance exonératoire. Elles ne sont pas d'accord, toutefois, sur la nature des circonstances exonératoires à admettre.

L'article 1148 du Code civil et les articles 97 et 104 du Code de commerce se réfèrent uniquement à la force majeure ou au cas fortuit. Et, suivant certains auteurs : « Il est évident que le vice propre reste « sans influence sur la responsabilité du voiturier à raison « des retards, puisqu'il ne saurait se trouver avec ceux-ci « dans aucun rapport de causalité (1). » Cette opinion nous paraît très contestable. Il n'est pas douteux que l'extrême nervosité d'un animal, vice propre indéniable, est susceptible d'occasionner un retard dans son transport : cet animal peut, par ses mouvements désordonnés et violents, avarier le plancher ou les parois du wagon qui le renferme, au point de nécessiter son transbordement. Cette opération exigera parfois, suivant l'état de l'animal, un arrêt plus ou moins long du transport, qui pourra

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 608, p. 500, note 1.

occasionner un dépassement de délais. De même, si l'emballage d'un colis, manifestement insuffisant, commence à laisser échapper le contenu, une compagnie pourra, bien qu'elle n'y soit pas tenue, risquer de retarder la livraison en arrêtant le transport pour remédier sommairement à ce vice propre, en vue d'éviter la perte totale de la marchandise. Les mêmes considérations s'appliquent au fait de l'expéditeur.

En résumé, il semble bien qu'en matière de retard, comme pour les pertes et avaries, il y ait lieu d'accorder la même vertu libératoire au vice propre de la chose et au fait de l'expéditeur qu'à la force majeure. Tous trois constituent bien, d'ailleurs, à l'égard du chemin de fer, « la cause étrangère qui ne peut lui être imputée », dont fait mention l'article 1147 du Code civil.

La Convention de Berne exonère le chemin de fer s'il prouve « que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait » (art. 39). L'avant-projet suisse, qui a servi de base aux délibérations de la première Conférence de Berne, ne faisait aucune distinction entre la responsabilité pour pertes et avaries et la responsabilité pour retard, se rapprochant en cela de notre droit. Mais on fit valoir, au cours de la discussion, qu'« il y a effectivement des retards dans la « livraison qui ne peuvent être rangés dans la catégorie « des cas de force majeure, et dont il serait cependant « injuste de rendre les compagnies responsables (1) ».

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 47.

Plus tard, on ajoutait : « Si l'on voulait étendre jusqu'aux
« limites des cas de force majeure la responsabilité des
« Administrations pour les retards, autant vaudrait
« admettre une responsabilité illimitée comme pour les
« cas de perte et d'avarie. En ce qui concerne les retards,
« on est beaucoup moins rigoureux et l'on admet que,
« bien qu'il n'y ait pas eu cas de force majeure, les Admi-
« nistrations ne sont pas responsables lorsqu'elles ont été
« absolument empêchées par le manque de matériel ou
« de personnel disponible (1). » Ces considérations s'im-
posèrent et aboutirent à la rédaction de l'article 39 que
nous avons citée plus haut. D'après les travaux prépara-
toires (2), ce texte doit s'entendre en ce sens que le che-
min de fer est déchargé « s'il prouve qu'il a donné à la
marchandise tous les soins d'un voiturier diligent, et que
ces soins ont été impuissants à éviter le retard ».

La restriction apportée par la Convention de Berne à la
responsabilité du chemin de fer pour le retard ne nous
paraît pas justifiée. Les mêmes principes de droit, qui
limitent à la force majeure, au vice propre de la chose ou
au fait de l'ayant droit, les causes d'exonération du che-
min de fer, en cas de perte ou d'avarie, devraient, semble-
t-il, s'appliquer à sa responsabilité, en cas de retard. « En
« présence de la perfection et de la sûreté actuelle des
« services de l'exploitation, en présence des délais raison-
« nables prévus par les règlements, il n'est pas juste de

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1881, p. 52.

(2) *Ibid.*, 1881, p. 122.

« dire qu'il est plus facile de se précautionner contre
« l'avarie et la perte de la marchandise que contre le
« retard. Les Administrations de chemin de fer sont suffi-
« samment garanties contre les causes de retard telles que
« les neiges, les inondations, les incendies, etc., par l'ex-
« ception tirée de la force majeure, expression qui ne peut
« donner lieu à aucune difficulté quant à sa portée (1). »
Les arguments ainsi formulés par le délégué français, à
la première Conférence de Berne, n'ont rien perdu de leur
valeur si l'on considère les importants progrès réalisés
depuis dans l'industrie des transports.

Cette restriction est d'autant moins justifiée que la
notion de la diligence du voiturier, substituée à celle de
la force majeure, n'est ni simple ni claire : « elle a de plus
le danger d'ouvrir la porte à une foule de procès, et de
pouvoir donner lieu à des interprétations divergentes
suivant les pays et les tribunaux » (1).

Aussi est-on en droit d'espérer que, tôt ou tard, la légis-
lation internationale placera sur une même ligne, au point
de vue de la responsabilité, le retard, la perte et l'avarie.

En fait, l'adoption des dispositions
de l'article 39 pour nos transports intérieurs serait plutôt
défavorable au public. Cet inconvénient serait, il est vrai,
compensé par les avantages très réels qu'offre, en cas de
retard, le système de réparations édicté par la Conven-
tion de Berne, et que nous étudierons plus loin.

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 47.

§ 8. — Réparation due par le chemin de fer.

a) Généralités.

La question de la réparation due par le chemin de fer « n'est résolue par aucun des textes du « Code civil ou du Code de commerce se référant au trans-
« port ; c'est donc avec les principes généraux des obliga-
« tions qu'il convient de la solutionner, tels qu'ils ressort-
« tent des articles 1142 à 1151 du Code civil » (1).

De ces principes il résulte, l'obligation du transporteur étant une obligation de faire, que la réparation, en cas de perte, d'avarie ou de retard, doit se résoudre en des dommages-intérêts représentant la totalité du préjudice subi, savoir : le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*. Il est entendu toutefois : d'une part, que le préjudice doit être une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ; d'autre part, que le chemin de fer n'est tenu, hors le cas de dol de sa part, que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat. Ces principes ont été reconnus par la jurisprudence en d'innombrables jugements et arrêts (2). L'intéressé doit, naturellement, apporter la preuve du préjudice invoqué.

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 613.

(2) Cass., 22 novembre 1893, 15 juillet 1896, 3 mars 1897 ; Trib. com. Marseille, 24 août 1900, *Bull. Tr.*, 1900 ; Cass., 22 novembre 1904, *Bull. Arr. Cass. civ.*, 1904, p. 276 ; 12 novembre 1906, *J. Tr. comm.*, 1907, p. 614 ; 21 novembre 1910, *S.* 1914.1.407 ; Trib. com. Bergerac, 12 octobre 1912, *Le Droit*, 14 février 1913.

Le système français, qui s'équilibre parfaitement en théorie, donne lieu à toutes sortes de difficultés dès qu'il s'agit de passer à l'application.

Les dommages, d'après l'article 1151 du Code civil, ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la Convention. Or, « la distinction entre les dommages directs, dont « le voiturier doit réparation, et les dommages indirects, « dont ses clients ne sont pas fondés à lui demander « compte, est parfois fort délicate » (1). La privation des bénéfices que l'intéressé aurait peut-être retirés de marchés qu'il eût vraisemblablement passés, si sa marchandise était parvenue en bon état ou en temps voulu et avait pu être vue par des tiers, constitue-t-elle un dommage direct ? Qu'en est-il de l'atteinte à la réputation d'un destinataire résultant de l'inexécution de ses engagements, due elle-même à la perte, à l'avarie, ou au retard d'un envoi ? Qu'en est-il de la perte de la clientèle occasionnée par les mêmes circonstances ? Nous ne pensons pas qu'on puisse voir dans ces faits une suite immédiate et directe de l'inexécution de la Convention. Mais la chose est discutée. D'autre part, il ne s'agit là que de quelques cas particuliers. Doit-on, comme on l'a dit, admettre que « la définition des dommages directs ou indirects ne résulte d'aucune formule », et qu'« il faut se décider suivant les circonstances » ? (2)

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 616.

(2) G. Piot, *op. cit.*, § 57.

D'autre part, le transporteur « n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée » (art. 1150, C. civ.).

Parle-t-on des dommages « qui ont été prévus » ? Mais : « une Compagnie ne peut prévoir le préjudice éventuel « du retard qu'elle apporterait dans la livraison au destinataire d'une marchandise que lui remet l'expéditeur », ni, ajouterons-nous, le préjudice éventuel qui résultera de la perte ou de l'avarie. « Quand un voiturier se « trouvait en présence d'un client, celui-ci pouvait lui « déclarer ce que la Convention de Berne appelle : intérêt « à la livraison, pour un trafic international. Mais, pour « le trafic intérieur, une Compagnie n'a même pas le droit « de recevoir une telle déclaration d'un expéditeur qui « voudrait la faire au profit du destinataire (1). »

Parle-t-on des dommages « que l'on a pu prévoir » ? Mais « les relations d'une Compagnie et « d'un expéditeur de marchandises ne comportent point « un échange d'observations sur la nature d'une expédition » (2). Sur quoi, à défaut d'une déclaration expresse de l'ayant droit, le chemin de fer fondera-t-il cette prévision ? Sera-ce sur la forme extérieure des colis qui révélera (?) leur nature spéciale, d'échantillons par exemple ? Sera-ce sur l'aspect d'un envoi, qui peut faire supposer (?)

(1) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 828.

(2) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 830.

la nature des objets qu'il contient ? Sera-ce sur la coutume, qui permettra d'induire que ces objets ont pu être placés dans telle sorte de colis ou d'emballage ? Le chemin de fer peut-il distinguer les transports qui ne constituent qu'un simple échange, un simple déplacement de la marchandise, de ceux qui sont effectués dans un but déterminé, immédiat ? Peut-il savoir si des films cinématographiques sont expédiés par un vendeur à un acheteur, pour être mis en magasin, ou si, au contraire, ils sont expédiés à un opérateur qui les attend pour les projeter au cours d'une séance, à date et heure fixées à l'avance ? L'expéditeur de marchandises par chemin de fer, dit-on, « n'est tenu qu'à en faire une déclaration exacte, pour la « perception de la taxe, et n'a point à rendre compte de « son projet relatif aux dites marchandises. C'est à l'autorité judiciaire d'apprécier les circonstances de l'es-« pèce » (1).

Tout cela est bien flou, et le système a donné lieu aux critiques les plus sévères : « En définitive, les Compagnies « peuvent, en vertu de la jurisprudence, empêcher les « expéditeurs de prévoir sur leur déclaration d'expédition « l'indemnité qui pourrait leur être due en cas de retard » — comme aussi en cas de perte ou d'avarie — « et lorsqu'ils « que ceux-ci réclament la réparation du préjudice causé, « elles soutiennent qu'elles ne doivent réparer que le pré-

(1) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 831.

« judice qui a été prévu ou qu'elles ont pu prévoir lors du « contrat (1). »

Parmi tant d'imprécision, l'expéditeur et le destinataire ont souvent tendance à demander compte au chemin de fer de toutes les déceptions, proches ou lointaines, réelles ou supposées, qu'ils ont pu éprouver à la suite d'un transport fait dans des conditions défectueuses. « Tout particulièrement en cas de retard, le destinataire exagérera, souvent de bonne foi, sa prétention ; « s'il est négociant, l'arrivée tardive du colis le prive, dit-il, de la vente de l'article parce que telle fête est passée. « Est-ce exact ? C'est l'inconvénient d'un système qui « liquide l'indemnité sur des éléments assez fuyants (2). »

La réparation d'un certain préjudice est-elle admise ? Ce sont alors des discussions interminables sur le montant de l'indemnité à allouer : réclamations exagérées d'un côté, marchandage de l'autre, énervent les parties, et, en se répétant, finissent par créer entre elles une atmosphère de défiance et altèrent leurs relations.

Y a-t-il procès ? On relève alors dans les sentences relatives aux réparations accordées une variété, une indécision, disons même un arbitraire, qui tiennent évidemment au pouvoir discrétionnaire du juge.

Peu d'articles du Code ont, en matière de transport, donné lieu à une telle abondance de décisions judiciaires (3)

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 176.

(2) Thaller, *Traité élémentaire de Droit commercial*, 1916, n° 1186.

(3) Bordeaux, 18 mai 1892, S. 94.2.279 ; Cass. civ., 22 novembre

que les articles 1150 et 1151 du Code civil, pour la détermination des dommages prévus ou susceptibles de l'être, et pour la distinction entre les dommages directs et indirects. Ce nombre considérable de procès dénonce manifestement sur ce point l'insuffisance pratique de notre législation.

Dans la Convention de Berne, la question de la réparation du dommage fait l'objet des articles 34, 35, 37, 38, 40, 41 et 42, et du paragraphe 9 des Dispositions réglementaires. Alors que notre législation intérieure, sauf les restrictions formulées par les articles 1150 et 1151 du Code civil, comporte dans tous les cas la réparation intégrale du préjudice, la législation internationale n'accorde normalement qu'une indemnité limitée : en cas de perte ou d'avarie, à la valeur de la marchandise ; en cas de retard, à une somme déterminée. Non point qu'elle se refuse à jamais réparer entièrement le préjudice causé :

1893, D. 94.1.359 ; Cass. civ., 15 juillet 1896, D. 97.1.325 ; Cass., 3 mars 1897, S. 97.1.411 ; Cass., 23 novembre 1897, D. 99.1.547 ; Trib. com. Havre, 11 juin 1900, *Bull. Tr.*, 1^{er} août 1900 ; Trib. com. Villefranche, 7 mai 1901, *Bull. Tr.*, 1^{er} juin 1902 ; Caen, 11 décembre 1901, *Le Droit*, 23 avril 1902 ; Trib. com. Seine, 15 mai 1902, *Bull. Tr.*, 1^{er} septembre 1902 ; Trib. com. Saint-Etienne, 8 août 1902, *Bull. Tr.*, 1^{er} décembre 1902 ; Paris, 23 mai 1905, *B. A.*, 1905.2.198 ; Trib. com. Tarascon, 14 mars 1907, *Bull. Tr.*, 1^{er} septembre 1907 ; Trib. com. Lyon, 15 novembre 1907, *Bull. Tr.*, 1^{er} mars 1908 ; Douai, 27 novembre 1907, *B. A.*, 1908.2.15 ; Pau, 26 décembre 1907, *Bull. Tr.*, 1^{er} mai 1908 ; Bordeaux, 20 janvier 1908, *Bull. Tr.*, 1^{er} juillet 1908 ; Cass., 29 janvier 1908, *B. A.*, 1908, 2.59 ; Cass., 5 juillet 1909, S. 1910.1.589 ; Rouen, 13 mars 1912, *Bull. Tr.*, 1^{er} août 1912.

mais, pour ce faire, elle entend que l'expéditeur ait au préalable, par une déclaration d'intérêt à la livraison, attiré l'attention du chemin de fer sur le dommage que lui occasionnera éventuellement l'inexécution du contrat et indiqué l'importance maxima que pourra atteindre ce dommage. Moyennant cette déclaration, et le paiement d'une taxe supplémentaire d'intérêt à la livraison, l'ayant droit peut réclamer des dommages-intérêts, en outre des indemnités d'office dont nous avons parlé plus haut.

On peut dire, en somme, que notre législation accorde la réparation totale du *damnum emergens* et du *lucrum cessans*, tandis que la Convention de Berne ne répare en principe que le *damnum emergens*. Telle est la différence capitale entre les deux régimes.

En même temps que ces principes, la Convention de Berne expose en détail les conditions de leur application. L'indemnité normalement allouée est égale, en cas de perte totale ou partielle, à la valeur de la marchandise perdue, augmentée, s'il y a lieu, des frais de douane, de transport, et autres, qui auraient pu être déboursés (art. 34 de la Convention) ; et, en cas d'avarie, au montant de la dépréciation subie par la marchandise (art. 37). En cas de retard, l'indemnité est variable suivant l'importance du retard, mais ne peut toutefois dépasser le montant du prix de transport (art. 40, alinéa 1 et 2), même lorsque la preuve d'un préjudice est rapportée. Quant aux dommages-intérêts accordés en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, ils peuvent atteindre le montant du préjudice

éprouvé, jusqu'à concurrence de la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage (art. 38).

Nous nous proposons d'étudier plus en détail le système de la Convention de Berne et en particulier la déclaration d'intérêt à la livraison. Nous reviendrons également sur les dispositions spéciales prévues par la Convention pour le cas de perte et d'avarie d'une part, et pour le cas de retard, d'autre part.

b) La garantie limitée et la déclaration d'intérêt à la livraison.

Le régime établi par la Convention de Berne s'analyse en une combinaison de la garantie limitée et de l'assurance. On pourrait même dire qu'il repose entièrement sur la notion d'assurance.

Qu'il nous soit permis d'ouvrir ici une parenthèse. En procédant à l'examen de la question de la responsabilité, nous nous sommes bornés — notre étude étant essentiellement comparative — à constater l'accord des principes généraux admis en la matière par la législation française et par la Convention de Berne. Nous n'avons pas cherché à remonter à la source ni à pénétrer la nature juridique de la responsabilité du chemin de fer ; et nous n'avons pas eu à rappeler les principales théories en cours à ce sujet, savoir : la théorie délictuelle, la théorie contractuelle et la théorie, dite objective, fondée sur l'idée du risque créé par le transporteur.

Mais il nous paraît intéressant, à propos de la réparation

due par le chemin de fer, de mentionner une conception nouvelle, d'après laquelle « le contrat de transport des
« marchandises, contrat ayant un objet certain, est doublé
« obligatoirement, légalement, d'un contrat aléatoire
« d'assurance, assurance limitée, et qui ne s'étend ni aux
« cas de force majeure, ni au vice propre de la chose (1) ». Historiquement, cette idée d'assurance puise incontestablement son origine dans la tradition romaine sur les transports maritimes. Elle cadre avec la terminologie légale adoptée en matière de transport, et notamment avec la notion de garantie. Elle explique parfaitement le jeu de la responsabilité, telle que la définit notre droit positif. Elle justifie sans difficulté la pleine efficacité des clauses de non responsabilité, en faveur de laquelle plaident la tradition, l'équité, la logique » (2). Elle permet enfin de motiver juridiquement la fixation *ad valorem* des tarifs : « Le voiturier établit ses tarifs en tenant compte
« de la prime qui devra être comprise dans le prix de chaque transport pour couvrir les risques éventuels de
« perte. Cette prime, très faible pour certaines marchandises pondéreuses comme la houille, peut devenir considérable par rapport au prix du transport pour les valeurs
« ou objets précieux (3). »

(1) Lévy-Lambert, *La responsabilité des accidents du transport terrestre*, Thèse 1916, n° 145.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 631.

(3) Lévy-Lambert, *op. cit.*, n° 145.

Cette théorie, qui nous paraît séduisante, est d'ailleurs discutée (1).

Poursuivons son application à la question qui nous occupe dans ce paragraphe, savoir la mise en œuvre de la responsabilité du chemin de fer, la réparation due par lui le cas échéant. On sait que le fonctionnement de l'assurance repose : non seulement sur la prévision du risque à couvrir, mais encore sur l'évaluation préalable de la somme assurée. Or nous verrons que, pratiquement, les conditions d'exécution du trafic des marchandises par chemin de fer ne permettent à ce dernier et à l'expéditeur de réaliser, lors de la conclusion du contrat, aucune entente au sujet de la somme assurée. On peut se demander, dans ces conditions, comment le concept de l'assurance est susceptible de s'adapter jusqu'au bout au cas du transport.

Il nous paraît possible de classer en deux catégories différentes les conséquences de l'accident du transport : — d'une part, les dommages courants, immédiats, en général matériels, dont on peut dire qu'ils sont contenus dans une limite facile à prévoir, d'après la seule désignation de la marchandise ; tels sont : la valeur de la chose perdue ou avariée, le dérangement occasionné par le retard ; ce préjudice correspondrait sensiblement au *damnum emergens* ; — d'autre part, les dommages exceptionnels, moins immédiats, assez souvent immatériels, qui sont essentiellement variables et indéterminés : ceux-ci représenteraient plutôt le *lucrum cessans*.

(1) Thaller, *op. cit.*, n° 1200.

On conçoit que le chemin de fer garantisse obligatoirement et tacitement, moyennant ses prix de transport habituels, les dommages de la première catégorie dont il peut à la rigueur, malgré le défaut d'entente préalable, mesurer par avance l'étendue, mais qu'il ne puisse assurer les dommages de la seconde catégorie, sur la nature et l'importance desquels il ne possède aucune donnée. Pour ces derniers, il pourra bien encore y avoir assurance, mais cette assurance sera facultative ; elle devra faire l'objet d'une demande spéciale de l'expéditeur, puis d'une entente avec le chemin de fer, et donnera lieu au paiement d'une prime supplémentaire.

Ceci n'est rien autre chose que le système de réparation organisé par la Convention de Berne, système que la notion d'assurance suffit à expliquer de façon très satisfaisante.

La somme assurée peut évidemment être fixée à un forfait. Cette manière de faire était pratiquée dans un certain nombre de pays où il n'était accordé, en cas de perte ou d'avarie, qu'une indemnité au poids, uniformément fixée à l'avance : par exemple, 150 francs par 100 kilos, quelle que fût la nature de la marchandise. Malgré une vive opposition de la part des tenants de ce système, dans les Conférences d'élaboration de la Convention de Berne, on a obtenu, « aussi bien pour se conformer au système français qu'aux vœux du commerce » (1), que le dédommagement cessât d'être uni-

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 40.

forme et forfaitaire, pour atteindre purement et simplement, dans chaque cas, le montant de la perte ou de la dépréciation. C'est en somme la réparation du préjudice matériel, immédiat et incontestable, qui existe toujours en cas de perte ou d'avarie. « La perte et l'avarie ne peuvent pas ne pas être préjudiciables : dès que la faute existe, une réparation est due, parce que la faute est fatalement la cause d'un dommage.... La réparation comprend d'abord le paiement du prix de la marchandise ou d'une somme compensant la diminution de sa valeur (1). » Mais c'est la seule réparation qu'accorde, normalement, l'article 34 de la Convention de Berne qui consacre bien, sur ce point, le principe de la garantie limitée.

Le retard, au contraire, peut exister sans être préjudiciable. En tout cas, s'il y a préjudice, l'élément matériel, immédiat et incontestable du dommage n'apparaît pas de façon aussi évidente, aussi impérieuse que dans le cas de perte ou d'avarie. On a pu dire avec raison : « Le retard ne donne lieu, en principe — abstraction faite du cas du laissé pour compte — qu'à l'allocation de dommages-intérêts (2). » La Convention semble néanmoins vouloir toujours distinguer, en cas de retard, un *damnum emergens* qui seul, normalement, et par application de la règle de la garantie limitée, donnerait lieu à réparation.

(1) G. Piot, *op. cit.*, § 52.

(2) G. Piot, *op. cit.*, § 52.

Mais comme on ne dispose pas, pour l'évaluation de ce *damnum emergens* théorique, de la base certaine qu'offrent la perte ou l'avarie, l'indemnité est fixée à forfait. Ce forfait consiste en une fraction du prix de transport, proportionnée à l'importance du retard, mais ne pouvant toutefois dépasser la moitié de ce port : l'intéressé y a droit sans avoir à justifier d'un dommage. Si la preuve d'un préjudice est rapportée, l'indemnité peut atteindre, au maximum, le montant total du prix de transport (art. 40, al. 1 et 2). Peut-être aussi la Convention n'a-t-elle pas voulu que le retard, dans le cas où aucun dommage n'a été prévu, demeurât sans sanction, et a-t-elle estimé qu'il devait toujours, dans l'intérêt général et pour la bonne exécution du service lui-même, comporter une pénalité.

Le principe de la garantie limitée se retrouve dans la législation allemande (art. 430 et 457 C. com. et règlement de transport du 1^{er} avril 1909, § 88, al. 1), autrichienne (art. 396, C. com.), italienne (art. 405, C. com.) et dans l'article 42 de la loi belge du 25 août 1891.

L'institution de la garantie limitée n'est nullement incompatible avec les principes de notre droit. « Si les parties sont d'accord pour déterminer « l'étendue de la réparation due par la Compagnie, leur « Convention sera valable. Les principes généraux conduisent à cette conclusion : les clauses pénales sont, en « effet, admises par les articles 1152, 1226 à 1233 du Code « civil (1). » La loi du 17 mars 1905 elle-même n'a rien

(1) G. Piot, *op. cit.*, § 59.

changé à cet état de choses, comme l'indiquent nettement les travaux préparatoires (1). En particulier au Sénat, le rapporteur affirmait : « La possibilité de fixer par avance à forfait l'indemnité qui pourra être due pour perte ou avarie existe donc déjà. La loi Rabier étant votée, la situation ne sera pas changée à ce point de vue. Les Compagnies conserveront, sous le contrôle du ministre des Travaux publics, le droit d'insérer dans leurs tarifs les clauses limitant les indemnités dues pour retard, et de fixer pour certaines marchandises d'un prix élevé une valeur maximum si elles bénéficient de tel ou tel tarif ». On a même avancé qu'« en interdisant les clauses de « non garantie, la loi Rabier a étendu le champ d'application pratique des clauses simplement limitatives (2) ».

Toutefois notre législation ne fait pas mention de la garantie limitée pour le cas de perte ou d'avarie. On trouvait autrefois des clauses forfaitaires visant la perte ou la détérioration des marchandises, dans le tarif spécial commun G. V. 115, relatif au transport des titres et papiers valeurs, dans le tarif spécial Nord P. V. 14 et dans le tarif spécial 114, commun aux réseaux de Ceinture, Est, Nord, Ouest, pour les produits métallurgiques. Seuls aujourd'hui les tarifs généraux (G. V., art. 35 ; P. V., art. 22) disposent : « En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 644.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 642.

limitée à 5.000 francs par tête si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure. »

L'article 102 du Code de commerce prévoit au contraire que l'indemnité due pour retard sera indiquée dans la lettre de voiture. En fait, plusieurs de nos tarifs comportent, lorsqu'il y a préjudice résultant d'un dépassement des délais, une échelle forfaitaire d'indemnités proportionnelles à l'importance du retard, analogue à celle de l'article 40 de la Convention de Berne. Tel est le cas pour le tarif des colis agricoles ; pour les tarifs communs G. V. 114 et 314 ; Nord 14 et 34 ; Est 30 ; P.-L.-M. 14 et 30 ; Orléans 11, 14, 17 et 23 ; Midi 14 et 30 ; Ouest 14 et 30 ; et pour les tarifs P. V. : Nord 1 et 3 ; Midi 3 et 30 ; Etat 3 et 6 ; Ouest-Etat 3 et 30.

Au préjudice matériel et immédiat s'ajoute parfois un préjudice subjectif. C'est pour tenir compte de ce dernier que la Convention, par une nouvelle concession faite aux principes du droit français, a admis, sous le nom d'intérêt à la livraison, le système de l'assurance qui est le corollaire obligé du système de la garantie limitée. « Il doit être permis de pouvoir dépasser la valeur commerciale de la marchandise : on doit pouvoir assurer la valeur d'après l'estimation de l'intéressé. Nous nous rapprocherions ainsi du droit français, qui prend toujours cet intérêt en considération (1). » C'est l'équité même.

(1) Pr.-v. Conv. de Berne, 1878, p. 44.

Quel peut être cet intérêt personnel, subjectif ? C'est la valeur relative qu'en dehors de leur valeur absolue l'expéditeur peut attribuer à ses marchandises parce que celles-ci constituent des échantillons ; parce qu'elles sont anciennes ou rares, comme tel vieux meuble recherché par un collectionneur, tel animal d'une espèce très particulière ; parce qu'elles représentent pour lui des souvenirs, un symbole, comme un objet de famille, un portrait, un objet de piété, etc. C'est aussi le *lucrum cessans*, l'intérêt spécial qu'a l'ayant droit à voir s'effectuer la livraison de son envoi en bon état et en temps voulu pour conclure des affaires ou des marchés et en tirer des bénéfices ; courir la chance d'obtenir des récompenses à un concours ; embarquer ses marchandises sur un bateau en instance de départ ; assister à une cérémonie ; assurer le fonctionnement d'une usine, etc., etc.

C'est précisément à propos de ce préjudice distinct du dommage matériel et immédiat que s'élèvent dans la pratique la plupart des difficultés. Le débiteur, dit la loi, n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat. Qui, « on » ? Si le chemin de fer ne peut ignorer qu'en perdant ou en avariant un envoi, il sera redevable envers l'intéressé de la valeur de la marchandise, il ne peut prévoir l'intérêt subjectif et personnel qui peut s'attacher à ce transport ; nous avons vu combien vagues et fugitifs sont les éléments d'appréciation dont il dispose. Mais l'expéditeur n'est-il pas, sinon le seul, du moins le mieux qualifié pour prévoir, le cas

échéant, ce préjudice et son importance ? Et s'il ne l'a pas fait, comment admettre qu'il puisse, *a posteriori*, réclamer la réparation d'un dommage au chemin de fer, sous prétexte que ce dernier a pu le prévoir ? Vainement objectera-t-on que l'expéditeur ne peut pourtant pas, lors de la conclusion du contrat, toujours connaître le dommage que le destinataire sera susceptible de subir. L'argument n'est pas convaincant : il appartient à l'expéditeur et au destinataire, tous deux intéressés au contrat de transport, de s'entendre sur les modalités de celui-ci — et notamment sur la question des dommages éventuels — en même temps que sur les conditions régissant le contrat d'échange de la marchandise entre eux. L'expéditeur peut donc, dans tous les cas, faire le nécessaire, qu'il agisse pour son compte ou pour celui du destinataire au profit de qui il stipule.

C'est ce qu'a parfaitement compris le législateur international. Si des dommages spéciaux « ont pu » être prévus au contrat, il exige, pour en accorder réparation, qu'ils l'aient été effectivement, par une déclaration formelle de l'expéditeur et qu'ils aient été chiffrés par ses soins (art. 38 et § 9 des Dispositions réglementaires). Il organise ainsi — de la seule manière qu'il soit possible de le faire — la prévision du dommage dans le contrat ; il permet au chemin de fer de mesurer sa responsabilité, et conséquemment ses devoirs, à « l'opinion » qu'il s'est faite des risques de l'opération dont il assume « consciemment la charge et dont l'économie ne doit pas

« se révéler après coup autre qu'elle ne lui est légitimement apparue au jour de la tractation (1) ».

En résumé, la déclaration d'intérêt offre l'avantage d'éviter, du moins en ce qui concerne le caractère et le montant du préjudice, « des recherches périlleuses pour les parties, délicates pour le juge (2) ». Et ainsi se trouvent taries dans leur source toutes les difficultés que nous avons rencontrées dans le système français.

Certaines législations étrangères reconnaissent à l'expéditeur le droit de faire une déclaration d'intérêt à la livraison qui précise le montant de la réparation à laquelle il a droit en cas de perte, d'avarie ou de retard. Tels sont : le règlement de transport allemand du 23 décembre 1908 (§ 92 et 94) et la loi belge du 25 août 1891 (art. 41). Quant à nos transports intérieurs : « Il faut espérer que le régime rationnel de cette Convention de Berne (savoir la déclaration d'intérêt à la livraison) ne tardera point à s'imposer, car il résout la difficulté des retards dans tous les cas, que ces retards soient ordinaires ou exceptionnels (3). » Il en est de même en cas de perte ou d'avarie.

Est-ce à dire que l'article 1149 doive être rayé du Code des Obligations ? Nous ne le pensons pas. Nous nous bornerons à constater que la suppression de

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 617.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 642.

(3) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 828.

son application au contrat de transport nous paraîtrait parfaitement admissible, en théorie. La situation du voiturier, et en particulier celle du chemin de fer, est tout à fait différente de celle de deux contractants ordinaires, par exemple de celle du vendeur et de l'acheteur, du propriétaire et du locataire, du mandant et du mandataire, etc... Le chemin de fer est en somme tierce personne entre l'expéditeur et le destinataire. Nous avons vu aussi que le chemin de fer est tenu de contracter avec toute personne, pourvu qu'elle se conforme aux conditions des tarifs. Nous avons fait enfin ressortir que les conditions actuelles d'exécution des transports, en raison de leur multitude et de leur rapidité, rendent très difficile la prévision, pour chaque opération, de la nature et de l'étendue du dommage éventuel. Il semble donc possible d'admettre, comme l'ont fait du reste les systèmes que nous avons passés en revue, et en particulier celui de la Convention de Berne, que le droit commun en matière de transport ne comporte pas la réparation intégrale du préjudice, et que celle-ci ne sera accordée que moyennant formalités préalables spéciales.

c) Réparation due en cas de perte ou d'avarie.

En cas de perte, l'élément primordial du préjudice subi est la valeur de la marchandise, et, en cas d'avarie, sa dépréciation. Comment se calcule cette valeur ? Est-ce d'après le prix de la marchandise au départ, ou d'après son prix à l'arrivée ?

Le Code civil ni aucun texte ne le précisent chez nous, et la chose est controversée en doctrine (1). Nous ne parlons pas, bien entendu, du cas où l'expéditeur a déterminé lui-même ce prix par une déclaration de valeur, sur l'exactitude et la sincérité de laquelle, rappelons-le, le chemin de fer est en droit d'exercer une vérification.

La Convention de Berne, au contraire, règle soigneusement la détermination de la valeur de l'envoi. Celle-ci est calculée « d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité est calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise, évaluée sur les mêmes bases » (art. 34).

Cette clarté, cette précision de la législation internationale offrent un contraste frappant avec le vague de nos textes.

d) *Réparation due en cas de retard.*

Une différence essentielle se manifeste d'autre part entre les deux régimes dans les dispositions relatives au cas de retard.

En France, l'ayant droit doit invariablement, pour obtenir réparation, démontrer l'existence et l'importance du préjudice subi. « La solution contraire, que l'on a songé à « faire prévaloir pour le cas de retard, lequel autoriserait

(1) G. Piot, *op. cit.*, § 53.

« à lui seul l'expéditeur ou le destinataire à agir en dommages-intérêts contre le voiturier, est depuis longtemps abandonnée, tant en doctrine qu'en jurisprudence (1). »

La Convention de Berne, au contraire, prévoit l'allocation d'une indemnité, même en l'absence de tout dommage, et, en tout cas, sans qu'aucune preuve doive en être administrée. Le montant du « forfait légal » (2) ainsi alloué est du reste déterminé avec précision et proportionné à l'importance du retard. Partant, pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de livraison, de 1/10 du prix de transport s'il s'agit d'un envoi quelconque et de 2/10 s'il s'agit d'un envoi grévé d'intérêt à la livraison, il atteint, pour tout retard supérieur à 4/10 du délai, un maximum de : 5/10 du prix du transport dans le premier cas, et de 10/10 dans le second cas (art. 40).

C'est là une véritable clause pénale. Si, en matière de retard, ce principe n'a pas été introduit comme règle dans notre législation intérieure, l'article 102 du Code de commerce admet parfaitement, néanmoins, qu'une telle clause soit stipulée entre les parties. C'est même en vertu de cet article que l'institution de la clause pénale a été réclamée chez nous : « Il est certain que le public comprendrait malaisément que la réglementation des délais de transport fût aussi méticuleusement organisée, et que, quand les Compagnies ne s'y conforment pas, elles n'encourussent pour cette faute

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 657.

(2) Thaller, *op. cit.*, n° 1188.

« aucune sorte de pénalité répressive. Il le comprendrait
« d'autant moins qu'il était habitué à l'observation d'une
« prescription de l'article 102 du Code de commerce, aux
« termes de laquelle toute lettre de voiture énonce
« l'indemnité due pour cause de retard (1). » « N'eût-il
« point été logique que cet arrêté (du 12 juin 1866, por-
« tant fixation des délais de transport) se terminât par
« un article présentant un barème d'indemnités afférentes
« aux simples retards, en conformité de l'article 102 du
« Code de commerce ? Une lacune de cette importance
« ne pouvait exister dans une codification aussi moderne
« que la Convention de Berne : elle y est, en effet, com-
« blée dans l'article 40 (2). » Par « simples retards »
l'auteur entend, à n'en pas douter, les retards qui ne
causent à l'intéressé aucun préjudice.

La clause pénale figure d'ailleurs dans quelques-uns de nos tarifs intérieurs, peu nombreux à la vérité. Le tarif commun P. V. 103, chapitre 2, § 2, et le tarif commun P. V. 303, chapitre 33, tous deux relatifs au transport des légumes frais (carottes, choux...) par wagon complet, stipulent : « Les Administrations ont droit à un délai supplémentaire de transport ne pouvant excéder 12 heures, compté à partir de l'heure d'arrivée réglementaire du train désigné. Toutefois elles feront abandon : du tiers des frais de transport pour un excédent de délai de 3 à 4 heures ; des deux tiers des frais de trans-

(1) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 907.

(2) *Ibid.*, p. 909.

port pour un excédent de délai de 4 à 6 heures ; de la totalité des frais de transport pour un excédent de délai de 6 à 12 heures. »

On voit que cet abandon se fait d'office, et n'est subordonné ni à l'existence, ni à la preuve d'aucun préjudice. Toutefois, le fonctionnement de la clause, à l'encontre de ce que prescrit la loi internationale, est limité à un retard de 12 heures au maximum, les intérêts de l'ayant droit étant réservés en cas de retard supérieur.

On retrouve bien, dans d'autres tarifs, une ventilation forfaitaire pour le cas de retard (1). Mais ceux-ci mentionnent que le chemin de fer n'est responsable « du retard effectivement préjudiciable aux expéditeurs ou aux destinataires », ou bien « du préjudice éprouvé par les expéditeurs ou par les destinataires », ou bien « du préjudice réellement éprouvé par les expéditeurs ou destinataires », que jusqu'à concurrence du prix de transport et dans les proportions suivantes : un tiers des frais de transport..., etc .. En réalité, les tarifs dont il s'agit ne comportent pas, comme les tarifs P. V. 103 et 303 précités, la véritable clause pénale, dans toute l'acception du mot, puisque l'ayant droit doit, pour obtenir l'indemnité fixée, faire la preuve d'un préjudice.

Il n'a donc été fait, dans notre réglementation interne, que des essais restreints d'application de la clause pénale en cas de retard. Mais on voit que

(1) Voir ci-dessus, p. 155.

l'adoption des dispositions de la Convention de Berne, en cette matière, ne constituerait pas chez nous une nouveauté absolue.

e) *Cas de dol ou de faute grave. Intérêts dus
par le chemin de fer.*

Le dédommagement n'est pas toujours limité au montant de l'indemnité réglementaire ou conventionnelle. L'article 41 de la Convention de Berne stipule : « Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer. »

En régime intérieur, les articles 1150 et 1151 du Code civil disposent qu'en cas de dol, les dommages et intérêts ne sont plus limités à ceux qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, mais ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de la Convention.

On a prétendu que les mots « l'indemnité pleine et entière », employés par le législateur international, signifiaient « qu'il ne fixe à la responsabilité du chemin de fer, « en cas de dol ou de faute grave de sa part, d'autre limite « que le préjudice réel subi, même indirect » (1). Nous ne pensons pas que cette opinion puisse être admise. Le principe édicté par l'article 1151 du Code civil est en effet un

(1) Lamy, *op. cit.*, p. 458.

principe de bons sens et d'équité : ne point l'admettre équivaldrait à ouvrir délibérément la porte aux pires abus.

La faute lourde doit-elle, à cet égard, être traitée ainsi que le dol ? Nous ne le pensons pas. Ainsi qu'on l'a dit, à propos, il est vrai, de l'influence du dol et de la faute lourde sur la prescription : « La fraude fait échec à toutes les conventions, elle fait s'évanouir le droit contractuel pour laisser libre jeu au droit délictuel... Cette idée traditionnelle a inspiré des dispositions telles que celles de l'article 1150 du Code civil. La faute lourde ne doit pas être « tenue pour équivalente au dol ; seule, une volonté « malveillante, une intention de nuire est en effet susceptible de faire perdre à l'une des parties le bénéfice du « droit contractuel » (1). La faute lourde ne fait donc pas obstacle à la mise en œuvre des tempéraments apportés par la loi, dans l'article 1150 du Code civil, au principe de la réparation intégrale du préjudice. En particulier « la faute de la Compagnie, même lourde, n'empêche pas l'application de la clause pénale » (2). Ainsi décide également une jurisprudence constante (3). La Convention de Berne, au contraire, assimile à ce point de vue la faute lourde au dol.

Enfin, nous n'insisterons pas sur la

(1) Jossérand, *op. cit.*, n° 696.

(2) G. Piot, *op. cit.*, § 59.

(3) Cass., 13 août 1884, D. 85.1.78, S. 86.1.77 ; Cass., 22 février 1888, D. 90.1.223, S. 88.1.332 ; Cass., 11 avril 1892, D. 92.1.574, S. 92.1.417.

disposition de l'article 42 de la Convention de Berne, relative au paiement éventuel, à l'ayant droit, à partir du jour de la demande, d'intérêts à 6 0/0 de la somme fixée comme indemnité. Cette obligation ne se retrouve pas dans notre réglementation ; elle atteste le souci du législateur international de hâter, quand il ne peut les éviter, la solution des litiges, et d'une manière plus générale de régler à l'avance la plupart des problèmes pouvant surgir à l'occasion du contrat de transport.

*
* *

En analysant le système complet de la Convention de Berne sur la réparation due par le chemin de fer, on arrive à cette conclusion, qu'en dépit des apparences, ses dispositions ne sont pas en contradiction, mais plutôt en concordance, avec celles de notre législation.

La Convention édicte en effet la réparation, d'office et intégrale, du préjudice matériel et tangible causé par la perte ou l'avarie. Elle garantit et détermine, dans tous les cas, « l'indemnité due pour cause de retard », dont parle l'article 102 du Code de commerce. De même elle assure intégralement la réparation des autres dommages, pourvu qu'ils soient prévus au contrat, comme le veut l'article 1150 du Code civil, et que l'intéressé en fasse la preuve. Elle accorde l'indemnité pleine et entière, en cas de dol du chemin de fer, tout comme l'article 1150 du Code civil.

Quelles seraient, en fait, les conséquences de l'application, à notre régime intérieur, des dispositions de la Convention de Berne concernant la réparation due par le chemin de fer en cas d'inexécution partielle ou totale du contrat ?

L'adoption du principe de la garantie limitée, complété par la déclaration d'intérêt à la livraison, ne porterait aucunement préjudice aux intérêts du commerce. L'expéditeur a en effet la faculté, s'il prévoit que l'inexécution du contrat doit occasionner le moindre dommage spécial, d'en avertir le transporteur et de déterminer à l'avance l'importance qu'il attache à ce dommage. S'il y a perte, avarie ou retard, la situation de l'ayant droit est alors sensiblement celle dans laquelle il se trouverait sous l'empire des dispositions de la loi française actuelle. La clause de garantie limitée ne jouera donc, en réalité, qu'au cas où l'intéressé, en l'espèce le meilleur juge, aura estimé que l'exécution imparfaite du contrat ne doit causer aucun dommage particulier. Il recevra alors : en cas de perte ou d'avarie, la valeur de la marchandise perdue ou détériorée, comme dans notre régime intérieur ; en cas de retard, une indemnité forfaitaire, c'est-à-dire, sur ce dernier point, plus qu'il ne lui serait alloué chez nous.

Sans doute la déclaration d'intérêt à la livraison est-elle grevée d'une taxe supplémentaire. Mais cette taxe ne saurait pas ne pas exister ; sans elle en

effet, la déclaration d'intérêt à la livraison deviendrait de style et perdrait toute portée.

La charge qu'elle entraîne n'atteindrait du reste qu'une proportion infime d'expéditeurs. Nombreuses sont les personnes qui, en cas de perte ou d'avarie d'une marchandise, demandent seulement au chemin de fer de leur en rembourser la valeur ou d'en assurer le remplacement. Nombreux sont les cas où aucun intérêt spécial ne s'attache à la stricte observation des délais : il en est ainsi chaque fois que l'expéditeur et le destinataire n'ont en vue que le simple déplacement de la marchandise dans l'espace, sans considération de temps ni d'urgence. Le nombre relativement élevé des envois, même effectués au tarif général, qui ne sont retirés que sur avis du chemin de fer, sans réclamation préalable, et le nombre de ceux qui restent en chômage sur les voies, sur les quais et dans les magasins des Compagnies, suffiraient à le prouver. Ce qui le démontre aussi, c'est que certaines actions sont engagées, en invoquant un préjudice subi pour retard, longtemps après la terminaison du contrat de transport, et alors que l'intéressé ne s'est même pas aperçu de la livraison tardive. Il arrive que des réclamations ne sont présentées qu'après un silence de plusieurs mois, et seulement à la suite d'une vérification de lettres de voiture par une agence de détaxe, vérification au cours de laquelle un rapprochement de dates fait ressortir le retard. Le dommage invoqué est tout au moins problématique, et l'on a pu dire, en parlant de tels faits, que

« les Compagnies sont aux prises, dans la pratique, avec des agissements qui enveniment la difficulté (1) ».

Aussi bien, la déclaration d'intérêt à la livraison, conformément d'ailleurs à la conception dont elle est issue, semble-t-elle ne répondre qu'à des besoins exceptionnels et est-elle relativement peu fréquente. Nous n'avons pu découvrir aucune statistique indiquant le nombre des transports qui, dans un laps de temps quelconque, ont fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, par rapport à l'ensemble des transports internationaux. Nous savons seulement qu'en France — et le fait est confirmé par l'Office central de Berne — cette proportion est infinitésimale. Il nous a été donné de le vérifier, non pas pour les transports internationaux, mais pour les transports intérieurs effectués sur le réseau de l'Est, sous le régime de la réglementation de guerre, qui comporte la faculté de la déclaration d'intérêt à la livraison. Dans le mois de septembre 1916, sur 246.020 enregistrements G. V. et sur 102.920 enregistrements P. V., expéditions et arrivages, il n'y en eut respectivement que 63 et 3 qui furent grevés d'intérêt à la livraison, ce qui représente une proportion de 0,025 0/0 en G. V. et de 0,003 0/0 en P. V. Cependant les risques de perte, d'avarie ou de retard se trouvent notablement accrus du fait de la perturbation existant dans le service des chemins de fer, et l'on aurait pu s'attendre, en la circonstance, à un emploi plus fréquent de la déclaration d'intérêt à la livraison.

(1) Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 907.

On ne peut manquer d'être frappé de l'insignifiance de ces chiffres par rapport à l'importance du nombre des demandes en dommages-intérêts qui se produisent sous notre régime du temps de paix. Qu'en conclure, sinon que cette disproportion, mieux encore que le nombre des demandes, montre à quel point notre système favorise le libre développement des réclamations abusives ? Elle vient confirmer l'insuffisance déjà signalée de notre législation, en même temps qu'elle souligne la valeur de la Convention de Berne dont les prévoyantes dispositions ont su, sans léser aucun intérêt, éviter un tel écueil.

Non seulement la taxe d'intérêt à la livraison n'atteindrait qu'une minorité parmi les expéditeurs, mais elle ne constituerait pour eux qu'une charge légère : son taux de 0 fr. 0025 par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres est en effet relativement modique.

Cette charge n'est-elle pas largement compensée par les avantages qu'offre au public le système complet de la Convention de Berne ? En cas de perte ou d'avarie, les règles nettes et précises adoptées pour le calcul de la valeur de la marchandise facilitent la discussion, si même elles ne l'évitent. En cas de retard, l'intéressé bénéficie toujours — même en l'absence de tout préjudice — d'une indemnité forfaitaire, rarement admise dans notre régime intérieur. L'ayant droit se voit allouer, en cas de faute lourde du chemin de fer, l'indemnité pleine entière, et non pas seulement l'indemnité convenue,

comme dans notre régime intérieur. Il bénéficie enfin, à partir du jour de sa demande, de l'intérêt à 6 0/0 de la somme fixée comme indemnité, ce qui ne peut, d'ailleurs, qu'inciter le chemin de fer à activer l'instruction des affaires et le règlement des réclamations.

Enfin il n'est pas douteux qu'une fois de plus le système aurait, pour le chemin de fer comme pour le public, « cet heureux résultat de prévenir les contestations et de diminuer le nombre des procès » (1).

§ 9. — Extinction des actions issues du
contrat de transport.

Lorsqu'il estime qu'il éprouve un dommage du fait de l'exécution imparfaite du contrat de transport, l'intéressé peut formuler sa protestation soit au moment de la livraison, soit après celle-ci. Nous allons étudier successivement les effets de ces deux modes de protestation.

*
* *

Quelle est la valeur des réserves effectuées au moment de la livraison ? Le Code de commerce est muet à ce sujet. Toutefois, en France : « L'efficacité des réserves contemporaines de la livraison est admise, tant par la jurisprudence que par la Doctrine. » Elles

(1) *Pandectes françaises*, Chemins de fer, 1893, n° 9533.

conservernt tous les droits du destinataire. Aucune condition de forme n'est exigée ; les réserves formulées oralement par le destinataire au moment de la livraison sont même valables (1). Mais il est indispensable que ces réserves aient été acceptées par le voiturier.

Une tentative a cependant été faite en vue d'introduire dans notre Code la notion des réserves contemporaines de la livraison, et d'apporter quelque précision dans cette question qui, nous le verrons plus loin, est assez controversée et peut donner lieu, dans la pratique, à certaines difficultés. Une proposition de loi déposée à la Chambre des députés le 9 juillet 1906, à l'effet de modifier les articles 103 à 108 du Code de commerce, contient l'addition suivante au texte de l'article 103 (qui traite de la fin de non recevoir opposable par le voiturier au destinataire, après livraison sans réserves et paiement du prix du port) : « Cette disposition (c'est-à-dire la fin de non recevoir) cesse d'être applicable lorsque le destinataire, usant de son droit de vérifier tant extérieurement qu'intérieurement avant toute réception et paiement du transport, les objets qui lui sont présentés, n'a donné décharge qu'en formulant par écrit des réserves motivées pour avaries, perte par-

(1) Lyon-Caen, note sous Cass., 22 juillet 1902, 8 décembre 1902 et 4 février 1903, S. 1903.1.305 ; Thaller, note sous Cass., D. 1903.1.33 ; Jossierand, *op. cit.*, n° 677, p. 578, note 3 ; Cass., 22 janvier 1902, D. 1903.1.33 ; 22 juillet 1902 et 8 décembre 1902, D. 1903.1.33, S. 1903.1.305 ; Cass., 4 février 1903, S. 1903.1.305 ; 26 décembre 1906, *Bull. Arr. Cass. civ.*, 1906, p. 236 ; 19 juin 1911, *J. Trib. comm.*, 1912, p. 480.

tielle, ou défaut quelconque de conformité entre les objets reçus par lui et les énonciations de la lettre de voiture y relative. Le voiturier donne acte par écrit de ces réserves et il est réputé avoir reconnu l'exactitude des faits matériels sur lesquels elles se fondent ; en cas de désaccord sur ce point, il est procédé comme il est dit à l'article suivant (art. 106). » Cette proposition n'a pas, jusqu'ici, reçu de suite.

La Convention de Berne dispose que « l'action n'est pas éteinte : en cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer » (art. 44, alinéas 2-3°). « Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer » (art. 44, alinéa 3). « Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit » (art. 44, alinéa 5).

Ainsi, non seulement la Convention reconnaît la valeur des réserves faites au moment de la livraison et acceptées par le chemin de fer ; mais elle organise la vérification contradictoire, le mode d'établissement des réserves et en

quelque sorte leur acceptation. « Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et, autant que possible, la cause de la perte partielle ou de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal » (art. 25, al. 2).

Les réserves peuvent-elles être générales ou bien doivent-elles être motivées ? L'acceptation de ces réserves par le chemin de fer peut-elle être tacite ou doit-elle être expresse ? La vérification contradictoire des colis, le pesage effectué à l'arrivée dans les mêmes conditions, le déballage en présence d'un employé du voiturier par l'ayant droit, l'inscription de réserves sur un document de transport comportent-ils acceptation, par le chemin de fer, des réserves faites lors de la livraison ? Toutes ces questions, controversées dans notre régime intérieur (1), sont ou évitées ou résolues, par la Convention de Berne, grâce à l'institution de ce procès-verbal de constatation de l'état de la marchandise, qui permet au destinataire de sauvegarder ses droits si les réserves qu'il formule au moment de la réception de la marchandise ne sont pas consenties amiablement par le chemin de fer.

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 681 ; G. Piot, *op. cit.*, § 32 et 33 ; Lyon-Caen, note sous Cass., 22 juillet 1902, 8 décembre 1902 et 4 février 1903, S. 1903.1.305.

Nanti d'un tel procès-verbal établi par le chemin de fer lui-même, l'intéressé voit ses droits conservés, et son action survivre au paiement de la lettre de voiture et à l'enlèvement de la marchandise. Il puisera, le cas échéant, dans ce même procès-verbal les éléments de preuve d'existence et d'antériorité à sa prise de possession du dommage qu'il invoque. Au point de vue de la forme, la Convention de Berne exige seulement que la réclamation, qui sera formulée en son temps et étayée par le dit procès-verbal, soit faite par écrit.

*
* *

Que se passe-t-il lorsque la protestation du destinataire est postérieure à la livraison ? Sur cet objet, notre législation interne et la législation internationale ont de nombreux points communs. « Les nouvelles dispositions des articles 105 et 108 du Code de commerce ont été, on peut le dire (malgré les différences souvent importantes existant entre les unes et les autres), inspirées par celles que la Conférence de 1886 avait adoptées pour la rédaction de l'article 12, § 4, et des articles 44, 45 et 46 de la Convention de Berne (1). »

L'article 105 de notre Code de commerce, et l'article 44 de la Convention de Berne disposent tous deux, en principe, que le paiement du prix de transport et la réception de la marchandise éteignent

(1) *Pandectes françaises*, Chemin de fer, 1893, n° 9534.

l'action contre le voiturier qui peut dès lors opposer à celle-ci une fin de non recevoir.

Cette règle, particulièrement rigoureuse pour le public, comporte, comme nous allons le voir, de sensibles atténuations.

Et d'abord, à quelles actions est opposable cette fin de non recevoir ? L'ancien article 105 du Code de commerce stipulait : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. » La loi du 11 avril 1888 a resserré la sphère d'application de la fin de non recevoir, et la déchéance prévue au nouvel article 105 vise exclusivement l'action pour avarie ou perte partielle. Elle ne peut donc être invoquée, ni contre les actions pour perte totale — ce qui est évident puisque dans ce cas une des conditions requises, la réception de la marchandise, ne peut être réalisée — ni contre l'action pour retard, ni contre l'action pour détaxe, ni contre aucune autre action intentée au voiturier.

L'article 44, alinéa 1^{er}, de la Convention de Berne rappellerait, dans sa teneur générale et absolue, le texte de notre ancien article 105 : « Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport. » La fin de non recevoir ainsi définie est cependant, elle aussi, atténuée dans son étendue. Il n'y a évidemment pas déchéance pour l'action en perte totale. Il en

est de même pour l'action en détaxe (art. 12, alinéa 4), et pour l'action en remboursement de surlaxe prévue en cas de fausse déclaration de nature ou de poids, ou de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur (art. 7, alinéa 6). Enfin, dans certains cas, la déchéance n'est pas opposable à l'action pour retard (art. 44, alinéa 2-2°), ni à l'action pour dommages (avarie ou perte partielle) non apparents extérieurement (art. 44, alinéa 2-4°).

En définitive, la fin de non recevoir résultant de la réception de la marchandise et du paiement du port est : ou bien inopposable, ou bien conditionnelle, ou bien immédiate. Et, pour nous en tenir aux actions essentielles pouvant naître du contrat de transport, la situation se résume comme suit : la déchéance ne s'applique, dans les deux régimes, ni à l'action pour perte totale, ni à l'action en détaxe. La déchéance conditionnelle — elle est conditionnelle en ce sens qu'elle est subordonnée à l'absence d'une protestation de l'ayant droit, formulée dans des conditions déterminées — est opposable : dans notre régime interne, à la seule action pour perte partielle ou avarie (que ces dégâts soient occultes ou apparents), et dans le régime international, à l'action pour retard ainsi qu'à l'action pour dommages non apparents extérieurement. Quant à la déchéance immédiate, elle n'est opposable en France à aucune action, mais la Convention de Berne en fait implicitement la règle pour l'action en dommages apparents.

Il est un cas cependant où, de toute

façon, la fin de non-recevoir ne peut aucunement être invoquée par le voiturier : c'est lorsqu'il y a dol de sa part. La Convention de Berne décide que « l'action n'est pas éteinte si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer » (article 44, alinéa 2-1°). Aucune disposition expresse, à ce sujet, ne figure dans nos textes. Mais la solution formulée par le législateur international est sans aucun doute valable chez nous, car elle découle de l'application des principes généraux du droit. *Fraus omnia corrumpit* ; l'action, en pareil cas, est d'origine délictuelle ; elle n'est plus étayée par l'article 105 du Code de commerce, et n'est conséquemment pas soumise à la fin de non recevoir édictée par ce texte. Cette solution est du reste unanimement admise par la doctrine (1) et la jurisprudence (2).

Contrairement au principe énoncé par la Convention de Berne, notre jurisprudence n'assimile pas, en cette matière, la faute lourde au dol. La faute lourde ne fait pas sortir le litige du domaine contractuel ; elle laisse survivre la fin de non recevoir. Le régime international est à ce

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, III, n° 671 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité théorique et pratique du droit civil*, II, n° 3732 ; Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 840 ; Bédarride, *op. cit.*, n° 604 et suiv. ; Sarrut, *op. cit.*, n° 864 ; G. Piot, *op. cit.*, § XXIX ; Jossierand, *op. cit.*, n° 684-2°.

(2) Cass., 16 mars 1859, S. 59.1.461 ; 26 avril 1859, S. 59.1.454 ; 6 mai 1872, S. 72.1.280 ; 11 mars 1874, S. 74.1.278 ; Trib. com. Saintes, 24 juillet 1879, *Le Droit*, 16 octobre 1879 ; Cass., 8 novembre 1893, D. 94.1.167 ; Besançon, 7 novembre 1894, S. 95.2.8.

point de vue plus favorable au public que notre régime interne.

En tout état de cause, bien entendu, la preuve du dol ou de la faute lourde incombe au réclamant.

Nous avons dit que les deux réglementations prévoient, dans certains cas, une déchéance conditionnelle, subordonnée à certaines circonstances. Si en effet le paiement du prix de la lettre de voiture et l'enlèvement de la marchandise sont des conditions nécessaires à la mise en œuvre, par le chemin de fer, de la fin de non recevoir, ces conditions ne sont pas toujours suffisantes. Il faut aussi, parfois, qu'aucune protestation de l'ayant droit n'intervienne dans un délai déterminé.

Dans le régime intérieur français, où la déchéance conditionnelle ne vise que la seule action pour avarie ou perte partielle, cette action est éteinte « si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de la réception et du paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée » (art. 105, C. com.).

Dans le régime international, la réclamation doit être faite, en cas de retard, « à l'une des Administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas 14 jours, non compris celui de la réception » (art. 44, alinéa 2-2°); en cas de dommage non apparent extérieurement, la réclamation se traduit en une demande de constatation du dégât; « faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'arti-

cle 25, elle doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours à partir de la livraison de la marchandise » (art. 44, al. 2-4°).

La comparaison des textes révèle immédiatement deux différences importantes entre les deux régimes, relativement à la sphère d'application de la fin de non recevoir conditionnelle.

En cas de réclamation pour retard, la Convention de Berne admet la forclusion dans un délai déterminé, alors que le Code de commerce laisse survivre l'action jusqu'à prescription. On avance à l'appui de cette dernière opinion : « A la différence des avaries et des « manquants dont la constatation n'est probante qu'à la « condition qu'elle suive de très près le retraitement des « colis, les retards sont des faits précis, susceptibles « d'une vérification facile, à une époque quelconque, et « qu'il ne saurait être question d'imputer à l'expéditeur « ou au destinataire : en ce qui les concerne, la déchéance « rapide instituée par l'article 105 n'aurait aucune raison « d'être (1). » Mais nous avons vu plus haut que le retard peut parfaitement résulter du vice propre de la marchandise, ou bien du fait de l'expéditeur ou du destinataire. En outre il n'y a pas que la constatation du fait lui-même, ni son imputabilité, qui prêtent à difficultés ; il y a le préjudice, dont la preuve est d'autant plus facile qu'elle est contemporaine des faits qui le motivent. Lorsqu'il y

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 687.

a préjudice réel, la réclamation jaillit immédiatement ; par contre la réclamation est suspecte lorsqu'elle est tardive, et notamment lorsqu'elle ne voit le jour qu'au moment où l'intéressé constate, après coup, par raccroc, une faute à la charge de son co-contractant. Nous avons signalé les abus qui se produisent dans cet ordre d'idées. Il y a donc intérêt à terminer au plus tôt l'affaire.

C'est certainement ce qu'a voulu le législateur international. Sa manière de voir se justifie d'autant mieux qu'il organise l'allocation d'une indemnité forfaitaire en cas de retard. L'institution d'une telle indemnité est, dans son principe, exclusive de toutes formalités, ainsi que de délais allongés : elle a pour but de hâter « le règlement du *negotium* » (1). La réclamation doit être, sinon immédiate, du moins prochaine, comme le paiement de l'indemnité doit se faire « au comptant ». Et l'on ne saurait alléguer « que la constatation d'un retard exige parfois une étude « approfondie des tarifs à laquelle il convient de laisser « au destinataire tout le loisir de procéder » (2). Nous savons, en effet, que le mode de décompte des délais prévu par la Convention de Berne est d'une simplicité remarquable. « Le calcul des délais n'est pas si difficile qu'on doive, à cause de cela, admettre les réclamations après livraison » (3). La Convention n'est pas allée si loin. Elle ne s'est même pas arrêtée aux délais très abrégés de

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 663.

(2) Jossierand, *op. cit.*, n° 688.

(3) Pr.-v. Conv. Berne, 1881, p. 56.

24 heures ou de 3 jours, qui étaient suggérés. Elle a seulement imposé à l'ayant droit, en cas de retard, de formuler sa réclamation dans un délai de 7 jours, sous peine de voir son action éteinte. Le délai fut porté, en 1896, à 14 jours. Il est largement suffisant.

La seconde divergence porte sur les avaries et les pertes partielles. La Convention de Berne distingue entre les dommages apparents et les dommages non apparents : en cas de dommages apparents, le paiement du port et l'enlèvement de la marchandise éteignent, de façon absolue, l'action du destinataire lorsqu'il ne présente pas sa réclamation avant livraison ; en cas de dommage non apparent, la déchéance n'est que conditionnelle, sauf dans le cas où il n'a tenu qu'au destinataire de procéder en gare à la vérification de l'envoi, et où la forclusion intervient dès le retraitement du colis. Le Code de commerce ne distingue aucunement les deux sortes de dommages : qu'il s'agisse de dommages apparents ou de dommages occultes, il accorde au destinataire un délai de trois jours pour formuler sa réclamation.

La distinction prévue par le législateur international nous paraît rationnelle.

C'est ici le lieu de rappeler les arguments invoqués, en leur temps, en faveur d'une réforme de l'ancien article 105 du Code de commerce, dans un sens plus protecteur des intérêts du public : « La réception au moment « de la livraison devint singulièrement malaisée, sinon « impossible. La livraison avait-elle lieu à domicile ?

« Devant la mauvaise grâce du camionneur qui prétendait
« les exigences de son service, et devant la perspective de
« voir recharger sur le camion la marchandise imparfaite-
« ment emballée et exposée à de nouveaux risques, le
« destinataire hésitait et hésite aujourd'hui encore à exi-
« ger l'ouverture du colis : Lorsque le retirement s'effectue
« en gare, son embarras n'est pas moindre : il ne se risque
« guère, dans le va-et-vient d'une grande gare, à faire
« déballer les colis, déclouer les caisses, jauger les fûts ;
« presque toujours il préfère prendre le colis de confiance,
« et ce n'est qu'après les avoir transportés dans ses pro-
« pres magasins qu'il s'apercevra de l'avarie, trop tard
« pour pouvoir utilement réclamer (1). »

S'ils peuvent avoir quelque valeur à l'égard de la vérification intérieure et détaillée des colis, ces arguments ne sauraient s'appliquer à leur vérification extérieure : « La constatation des avaries externes apparentes ne peut faire difficulté, pas plus sur les objets précieux (valeurs, groupes d'argent, etc.) que pour les colis passibles de la taxe ordinaire (2). » Le destinataire qui vient, à son heure, retirer les envois à lui adressés peut procéder à cette vérification avant de les enlever. Dès lors, il est de l'intérêt général de tirer de cette opération tous ses effets pratiques et de liquider sur le champ, en même temps que le contrat de transport, la question des pertes et avaries apparentes. Si l'envoi est vérifié et le dommage

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 665.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 655, p. 551, note 2.

constaté, le procès-verbal prévu à l'article 25 doit être établi, et les droits de l'intéressé sont réservés. Si celui-ci ne procède à aucun examen extérieur, ou s'il ne l'effectue que d'une manière insuffisante, sa négligence ne saurait se trouver sanctionnée par une disposition lui allouant un délai pour produire une réclamation au sujet d'un prétendu dommage apparent, constaté ultérieurement. Il faut décider que le destinataire sera forclos dès l'enlèvement de la marchandise. Accorder, comme le fait notre législation, un délai pour la réclamation en cas de dommages apparents ne peut qu'inciter le public à prendre à la légère livraison de ses envois et favorise des abus qu'un peu de bonne volonté et d'attention pourrait éviter. « Est-ce donc trop exiger de la perspicacité du destinataire que de vouloir qu'il s'aperçoive des avaries apparentes ? » (1)

Par contre, l'octroi d'un délai se conçoit lorsqu'il s'agit de dommages occultes. La vérification intérieure n'est pas toujours possible au moment de la réception de la marchandise par le destinataire. Encore ne faut-il pas que l'ayant droit ait été mis à même de constater ce dommage occulte : « Si toutefois la vérification de la marchandise a été possible à la gare de destination, et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition ci-dessus » (art. 44, alinéa 2-4°), c'est-à-dire que l'action du destinataire est alors éteinte dès la livraison. Il ne serait pas admissible que l'intéressé, à qui, par ail-

(1) Péronne, *Annales de droit commercial*, 1888.2.125.

leurs, on accorde le droit d'exiger, quand il lui plaît, la vérification intérieure, eût la faculté de la repousser lorsqu'elle lui est proposée dans des conditions satisfaisantes par le chemin de fer, malgré les difficultés de son exploitation, et qu'il pût ainsi retarder à son gré la liquidation définitive du contrat. S'il le fait, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même de la déchéance qui le frappe.

Il est à remarquer qu'à l'exemple de la Convention de Berne un grand nombre de pays ont consacré dans leur législation cette distinction entre les dommages apparents extérieurement et les dommages occultes, et admis pour les premiers une déchéance immédiate : Allemagne (C. com., art. 438 et règlement du transport de chemins de fer, § 97) ; Suisse (C. civ. fédéral, art. 1514) ; Italie (C. com., art. 415) ; Espagne (C. com., art. 336) ; République Argentine (C. com., art. 183).

L'opinion contraire a prévalu chez nous. Malgré l'avis émis par la Cour de cassation, par plusieurs cours d'appel, par bon nombre de Facultés, par des jurisconsultes très autorisés, et aussi par certaines Chambres de commerce, le législateur de 1888 n'a pas voulu admettre la distinction entre les avaries apparentes et les avaries occultes, et les a soumises uniformément à la même réglementation. Sous le régime de l'ancien article 105 du Code de commerce, l'assimilation entre les deux catégories de dommages, sanctionnée par les tribunaux, « se réalisait contre le destinataire qui se voyait indistinctement privé de tout recours pour avarie, une fois la

« réception effectuée et le port payé ; elle se réalise en sa
« faveur depuis qu'un délai de trois jours a été institué
« pour la vérification des colis et la production des récla-
« mations (1) ». Il est d'autant plus regrettable que la
réforme de 1888 n'ait pas consacré la solution moyenne,
la solution logique, que celle-ci venait précisément de
prendre corps dans le projet adopté par la Conférence de
1886 pour la Convention de Berné.

Le délai imparti à l'intéressé pour
formuler sa réclamation, en cas de dommage non appa-
rent, est de 7 jours à partir de la réception de la marchan-
dise, d'après l'article 44, alinéa 2-4°, a), de la Convention
de Berne ; le délai prévu à l'article 105 du Code de com-
merce n'est que de 3 jours, non compris les jours fériés.
Il semble cependant, tout en tenant compte des retards à
la vérification intérieure inhérents à l'importance de cer-
taines entreprises de commerce ou d'industrie et à l'en-
combrement de leurs magasins, qu'un délai de 3 jours
doive suffire au destinataire pour constater le dommage à
domicile et faire valoir ses droits. L'octroi d'un délai trop
long risque de fournir une prime à la négligence et même
à la fraude. « Plus le délai est allongé, plus on court le
« risque de voir un destinataire peu scrupuleux en profi-
« ter pour intenter une action non justifiée aux adminis-
« trations de chemins de fer ; il convient d'ajouter du
« reste que plus on attend pour constater une avarie, plus

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 689, p. 588, note 4.

« l'avarie peut s'aggraver (1). » Ces raisons ont amené les rédacteurs de la Convention à abaisser à 10 jours, puis à 7, le délai qui, dans le projet primitif, avait été fixé à 42 jours. La Conférence de révision de 1896 a repoussé sans discussion toute idée d'allongement de ce délai de 7 jours : les considérants qui ont motivé cette décision permettent même d'espérer qu'il pourra être abrégé dans l'avenir (1). Un délai de 3 jours constituerait un moyen terme entre le délai prévu par la Convention et celui qui a été admis dans un certain nombre de pays, où il s'abaisse à 48 heures (Hollande, C. com., art. 93), et même à 24 heures (Espagne, C. com., art. 336 ; République Argentine, C. com., art. 183).

Sous quelle forme doit être émise la protestation de l'ayant-droit, pour faire échec à la déchéance immédiate ?

Aux termes de l'article 103 du Code de commerce, la protestation doit revêtir la forme d'une notification adressée au voiturier, soit par acte extra-judiciaire, soit par lettre recommandée.

La Convention de Berne (art. 44, alinéa 5) exige seulement que la réclamation soit faite par écrit. Ce procédé est simple, mais il offre moins de garantie que la lettre recommandée. Il incombera évidemment à l'ayant droit, si la lettre ne parvient pas à destination, de prouver qu'il a cependant bien fait sa réclamation, dans le délai pres-

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 224.

crit. Quels moyens de preuve possédera-t-il, en l'absence de tout récépissé de la poste ? L'intéressé fera donc bien, même pour un transport effectué sous le régime international, d'employer la lettre recommandée, procédé plus sûr et relativement peu coûteux.

La protestation, stipule l'article 105 du Code de commerce, doit être motivée. « Le destinataire « est tenu de formuler à l'encontre du voiturier un grief « précis, d'indiquer la nature et l'importance de l'avarie ou « de la perte partielle dont il se plaint (1). » Faute de quoi en effet, on risquerait de voir se généraliser la production de vagues réserves ; la clause « sous toutes réserves » deviendrait *de style* ; la fin de non recevoir se trouverait systématiquement mise en échec, et la porte serait ouverte à tous les abus. Cette condition ne se retrouve pas dans l'article 44 de la Convention de Berne. Sans doute celle-ci parle-t-elle de réclamation « pour défauts constatés », « pour dommages non apparents extérieurement » : mais ces expressions elles-mêmes n'offrent pas une précision suffisante. Et la réglementation internationale gagnerait, à ce point de vue, à s'inspirer de notre réglementation.

La protestation formulée après coup n'a évidemment point les mêmes effets que la réclamation faite avant livraison. Nous savons que, dans ce dernier cas, il y a présomption de responsabilité à la charge du chemin de fer qui doit, pour se libérer, faire la preuve du

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 675.

vice propre, du fait de l'expéditeur ou du destinataire, ou de la force majeure. Lorsqu'au contraire la livraison a été effectuée sans réserves, le chemin de fer peut contester la responsabilité. « La faute du voiturier se présume pendant « le transport ; mais le contrat se termine par la livraison : « la présomption de responsabilité cesse alors, puisque le « voiturier n'a plus sous sa garde les marchandises dont le « destinataire a pu vérifier l'état avant d'en prendre livraison, et il appartient au demandeur de prouver que la « marchandise n'est plus telle qu'elle lui a été remise (1). » En résumé, le fardeau de la preuve est dans ce cas déplacé. Le destinataire doit, tout d'abord, démontrer l'antériorité du dommage par rapport à la livraison.

Ces principes sont formellement admis par la jurisprudence (2). Ils ne figurent pas, toutefois, dans notre réglementation, bien qu'un essai ait été tenté au cours des travaux préparatoires de la loi du 11 avril 1888, en vue de les y introduire, sous forme d'un amendement ainsi conçu : « A partir de la réception, le destinataire est tenu d'établir que le fait dont il se plaint s'est produit antérieurement à la prise de possession. » Cette proposition fut rejetée par le Sénat (3).

La Convention de Berne précise au contraire que, dans ce cas, « l'ayant droit doit prouver que le dommage s'est pro-

(1) G. Piot, *op. cit.*, § XXXI.

(2) Aix, 4 février 1889, D. 90.2.65 ; Trib. com. Granville, 24 octobre 1889, *La Loi*, 6 décembre 1889 ; Orléans, 10 avril 1895, D. 98.2.202 ; Req., 13 avril 1897, D. 98.1.144.

(3) *Journal officiel*, Sénat, *Débats parlementaires*, 1888, p. 138.

duit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison » (art. 44, alinéa 2-4°, b).

Il ne faut pas se dissimuler qu'une telle preuve est, pour le destinataire, assez difficile à faire, si l'on songe « qu'il est souvent impossible de reconnaître, après un « délai assez court, l'origine des avaries ou de la perte (1) ». La réforme réalisée par la loi du 11 avril 1888, avec la suppression de la déchéance immédiate, n'a donc pas à ce point de vue l'importance et la portée pratique qu'on serait tenté de lui attribuer au premier abord. Ce qui est vrai du délai de trois jours institué dans notre régime intérieur l'est *à fortiori* du délai de 7 jours de la Convention de Berne. Et l'on arrive à cette conclusion que l'allongement du délai, dont nous avons énoncé plus haut les inconvénients, n'offrirait en réalité, pour le destinataire, qu'un avantage quelque peu fictif, et presque théorique.

Il arrive assez fréquemment que les colis faisant partie d'une même expédition sont remis successivement au destinataire. La réception des colis déjà délivrés est-elle effective et le destinataire risque-t-il, s'il a acquitté le port, de se voir opposer la fin de non recevoir, en cas de réclamation pour manquant d'un des colis restant à venir ?

Il n'en est rien. Notre réglementation est muette à ce sujet, mais la jurisprudence (2) est d'accord avec la doctrine : « Aussi longtemps que le destinataire n'a pas pris

(1) G. Piot, *op. cit.*, § XXII.

(2) Civ. rej., 15 juillet 1878, D. 78.1.317, S. 78.1.425.

« livraison des autres marchandises, objet du même
« transport, la réception n'est que provisoire ; le contrat
« était en cours d'exécution, et, si le destinataire a pris
« livraison, c'est en comptant sur l'arrivée ultérieure des
« marchandises qui n'étaient pas encore mises à sa dis-
« position. La décharge qu'il a donnée était condition-
« nelle ; on ne saurait donc lui opposer une réception qui
« n'implique pas l'abandon de ses droits (1). »

C'est également le point de vue du législateur international qui a tenu à préciser à l'alinéa 4 de l'article 44 :
« Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de
voiture venait à manquer lors de la livraison, le destina-
taire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis
non livrés en les désignant spécialement. »

*
* *

Pratiquement, la substitution de la réglementation internationale à la nôtre, au point de vue de l'extinction des actions naissant du contrat de transport, modifierait dans une certaine mesure la situation respective du public et du chemin de fer.

Le commerce se verra opposer de façon plus fréquente et plus sensible la fin de non recevoir par le transporteur. C'est ainsi qu'il se trouvera frappé par la déchéance, s'il ne produit dans un délai déterminé sa réclamation

(1) G. Piot, *op. cit.*, § XXV.

pour retard ; c'est ainsi également qu'il sera atteint par la forclusion, s'il ne formule sur le champ sa protestation en cas de dommages apparents, ou bien, en cas de dommages non apparents, lorsqu'il n'aura pas accepté de procéder à la vérification proposée par le chemin de fer au moment de la livraison.

Toutefois, cette aggravation n'est pas si lourde qu'elle pourrait le paraître au premier abord. En fait, il dépendra surtout de l'ayant droit de se soustraire à ses effets ; il lui suffira de montrer quelque attention dans la part qui lui revient dans l'exécution du contrat de transport ; et ses intérêts n'auront aucunement à souffrir de l'application de règles qui découlent de l'incontestable nécessité d'une prompte libération du voiturier, en compensation de la très lourde responsabilité qui lui incombe, en droit et en fait. Nous avons du reste vu plus haut que les dispositions édictées par la Convention de Berne, en exécution de ce principe, satisfont à la fois la logique et l'équité.

L'intéressé serait par ailleurs avantagé par certaines de ces dispositions. Il ne pourrait se voir opposer la fin de non recevoir par le chemin de fer, lorsque celui-ci a commis une faute grave, alors que notre loi ne reconnaît un tel effet qu'au dol. Il disposerait d'un délai de 7 jours, au lieu de 3 jours, pour formuler sa réclamation en cas de dommages non apparents : nous avons, il est vrai, souligné le caractère théorique de l'avantage qui résulterait pour lui de cet allongement de délai. Il ne serait tenu à aucune formalité pour faire valoir ses droits, si ce n'est que sa

protestation doit être écrite : une simple lettre missive serait donc à la rigueur suffisante. Il verrait confirmer son droit de faire des réserves lors de la livraison et ce droit se trouverait à la fois réglementé et protégé par une législation prévoyante, qui évite toute contestation au sujet de la forme de ces réserves, des conditions de leur acceptation par le voiturier, etc...

**§ 10. — Prescription des actions issues du
contrat de transport.**

Qu'advient-il des actions qui n'ont pas été atteintes par la fin de non recevoir ? Qu'advient-il de celles, comme les actions en détaxe, auxquelles cette fin de non recevoir n'est en aucun cas opposable ? Qu'advient-il des actions dirigées par le chemin de fer contre l'expéditeur ou le destinataire ?

Toutes ces actions sont sujettes à prescription ; mais, étant donné l'intérêt qui s'attache à la prompte libération du voiturier et à la liquidation rapide du contrat de transport, la prescription du droit commun ne saurait leur être applicable. Aussi la plupart des législations (1) ont-elles édicté, en matière de transports, des prescriptions d'une durée inférieure. En particulier, l'article 108 de notre Code

(1) Suisse (C. civ. fédéral, art. 416, alinéa 1) ; Allemagne (C. com., art. 470 ; Règlement de transport des chemins de fer du 23 décembre 1908, art. 98, alinéa 1) ; Italie (C. com., art. 926) ; Belgique (Loi du 25 août 1891, art. 9) ; Argentine (C. com., art. 855).

de commerce, et les articles 7, 12, 45 et 46 de la Convention de Berne ont institué pour ces actions des prescriptions abrégées. A ce sujet d'ailleurs, et comme on l'a fait observer à propos de la fin de non recevoir, la loi du 11 avril 1888, qui modifie chez nous l'article 108 du Code de commerce, semble dans une certaine mesure s'être inspirée de la rédaction arrêtée en 1886 pour la législation internationale (1).

L'article 108 du Code de commerce ne définit qu'en termes très généraux la sphère d'application de la prescription abrégée : celle-ci atteint « toutes les actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, qu'elles soient dirigées contre le voiturier par l'expéditeur ou le destinataire, ou réciproquement ». Comme on l'a fait ressortir : « Ce critérium, si certain et si simple en « lui-même, a soulevé dans l'application bien des difficultés « qui se rattachent, soit à la durée du contrat de transport, « soit au caractère plus ou moins compréhensif de cette « opération (2). » Le contrat est-il réel ou consensuel ? Englobe-t-il les actions se rattachant à des faits antérieurs soit à la remise totale de la marchandise, soit à la mise en route, ou à des faits postérieurs à l'arrivée en gare ? La prescription abrégée s'applique-t-elle à l'action en revendication d'objets égarés puis retrouvés par le chemin de fer ? ; aux actions naissant d'opérations qui sont les an-

(1) Voir p. 175.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 692.

nexes du transport, comme les opérations en douane, les opérations de chargement ou de déchargement ?

Il y a là matière à maintes controverses en doctrine, et à de nombreux procès dans la pratique. La plupart seraient évités si notre réglementation déterminait avec précision, comme le fait la Convention de Berne par la combinaison de ses articles 8 et 30, le commencement et la fin du contrat de transport, délimitant par là même les actions issues de celui-ci.

Au lieu de procéder par définition générale, la Convention de Berne se contente d'énumérer les actions soumises à la prescription abrégée, savoir : les actions en responsabilité, l'action en paiement ou en remboursement de surtaxes, l'action en rectification de taxe. Sans doute ces actions sont-elles de beaucoup les plus importantes et les plus fréquentes de celles qui, dans la pratique, jaillissent du contrat de transport ; mais elles ne sont pas les seules. Diverses autres actions peuvent être exercées contre le chemin de fer par l'expéditeur ou le destinataire, et réciproquement.

Ce rétrécissement du domaine d'application de la prescription abrégée est regrettable, car il n'est pas douteux qu'il est de l'intérêt du voiturier, comme de celui de ses clients, de « hâter le règlement du *negotium* » (1). Pour cela, il serait nécessaire d'englober dans la prescription abrégée toutes les actions, sans exception, issues du

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 663.

contrat de transport, comme le fait notre réglementation.

Les deux systèmes offrent donc des inconvénients. Notre préférence irait pourtant à la formule générale de l'article 108 de notre Code de commerce parce qu'il suffirait, pour éviter la plupart des difficultés auxquelles elle peut donner lieu, de la compléter en déterminant exactement le commencement et la fin du contrat de transport, et en délimitant par là même les actions issues de celui-ci. Nous avons déjà eu l'occasion, à propos de la responsabilité, d'indiquer qu'il serait désirable que notre réglementation comportât une définition plus précise de la durée de ce contrat (1).

La législation internationale n'a prévu qu'une prescription uniforme de un an pour les actions qu'elle a ainsi visées explicitement. Les autres tombent sous le coup de la prescription du droit commun. Dans l'ensemble donc, et malgré l'uniformité apparente, les diverses actions naissant du contrat de transport sont soumises à deux prescriptions différentes.

Il en est de même chez nous. Le Code de commerce édicte deux sortes de prescriptions abrégées : une prescription annale, concernant « les actions pour avaries, perte ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport », et une prescription quinquennale, concernant « toutes les autres actions

(1) Deuxième partie, chapitre II, § 7.

auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile » (art. 108).

La nécessité de cette distinction ne paraît pas s'imposer. En fait, la déchéance quinquennale frappe surtout les actions en détaxe, en surtaxe, etc., qui ne donnent généralement lieu à aucune difficulté de preuve. Mais cette raison ne saurait suffire à leur faire allouer une prescription plus longue qu'aux actions en responsabilité. Un délai d'un an est suffisant pour permettre au commerce comme au chemin de fer, et de vérifier les comptes de leurs opérations de transport, et de faire valoir leurs droits. Son allongement à 5 ans ne répond à aucun besoin réel, et n'offre en pratique aucun avantage. On peut en dire autant des autres actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu tant contre le voiturier que contre l'expéditeur ou le destinataire, et qu'il y a intérêt à liquider le plus rapidement possible.

La réglementation internationale et la réglementation française ont donc ce caractère commun de réaliser la coexistence de deux prescriptions différentes pour les diverses actions issues du contrat de transport : la réglementation internationale, en n'assujettissant à la prescription abrégée que certaines de ces actions, les autres restant sous le coup de la prescription du droit commun ; la réglementation française, qui cependant les

englobe toutes dans une prescription abrégée, en fixant à celle-ci une durée de un an ou de 5 ans, suivant la nature de l'action. Qu'on se trouve en présence d'une prescription abrégée et d'une prescription de droit commun, ou bien de deux prescriptions abrégées d'inégale durée, la situation est la même. Elle est susceptible de permettre à la partie en faveur de qui fonctionne la prescription la plus courte d'attendre que celle-ci soit acquise pour intenter à l'autre une action que couvrirait seulement la prescription la plus longue, et à laquelle cet adversaire risquerait de ne pouvoir riposter. D'autre part, dans notre régime intérieur, quand le chemin de fer voit lui échapper la prescription annale, il y a incertitude sur le point de savoir si c'est la prescription quinquennale ou bien la prescription trentenaire qui lui devient secourable.

Nous nous étendrons plus loin sur ces questions. Mais on voit qu'elles ne se poseraient pas si la réglementation sur la matière était à la fois plus complète et plus simple ; plus complète si, comme dans notre législation, la prescription abrégée s'étendait à toutes les actions, sans exception ; et plus simple si, comme dans la Convention de Berne, cette prescription était unique. « Il eût été préférable peut-être de réaliser l'uniformité en soumettant à une même prescription toutes les actions issues du contrat : on eût fait ainsi l'économie de sérieuses difficultés, sans aucun préjudice pour le bon sens et l'équité (1). »

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 698.

C'est ce qu'avait prévu la Commission de la Chambre des députés, lors de l'étude du projet de loi pour la modification de l'article 108 du Code de commerce (1). Loin d'admettre, comme on l'a prétendu, que cette idée de l'uniformité de prescription « soit malencontreuse » (2), nous estimons qu'il est regrettable que le législateur de 1888 ne s'y soit pas finalement rallié.

« Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire » (art. 108, C. com., alinéa 3). La même solution est admise par la Convention de Berne, en son article 45, alinéa 2, pour les actions en perte totale, d'une part, et en perte partielle ou avaries, d'autre part.

Lorsqu'il s'agit de retard, le point de départ est fixé par la Convention au jour où expire le délai de livraison, c'est-à-dire au jour où celle-ci aurait dû être effectuée, tandis que l'article 108 du Code de commerce fait courir la prescription du jour réel de la livraison. La prescription de l'action pour retard est donc, dans le régime international, plutôt acquise que dans notre régime interne ; le chemin de fer est libéré plus rapidement. Cette disposition a été justement critiquée : « Le système français nous semble « plus équitable que celui qui prévaut à l'étranger et qui

(1) *Journal officiel, Débats parlementaires, Sénat*, 1888, p. 140 et suiv.

(2) Péronne, *Annales de dr. com.*, 1888.2.133.

« fait bénéficier, dans une certaine mesure, le voiturier de « sa propre négligence (1). »

Il y a également divergence au sujet du point de départ de la prescription de l'action en rectification de taxe ou de compte. Cette action, d'après l'article 108, se prescrit invariablement à partir du jour de la livraison. Dans le régime international, la prescription part du jour du paiement (art. 12, alinéa 4, de la Convention). Lorsqu'il s'agit d'envois en port dû, on retombe, en fait, dans le cas général où la prescription court du jour de la livraison. Lorsqu'il s'agit au contraire d'envois en port payé, le point de départ, comme aussi l'échéance de la prescription, se trouvent avancés au profit du défendeur, que celui-ci soit le chemin de fer ou qu'il soit l'expéditeur ou le destinataire. Ici, comme chez nous, il y a dérogation à la règle : *Actioni non natoe non prescribitur*. Quoi qu'il en soit, la réglementation française a, sur ce point, l'avantage de l'uniformité et de la clarté.

Nous ne parlerons que pour mémoire des actions en paiement ou en remboursement de surtaxes pour déclaration inexacte ou incomplète de la nature ou du poids de la marchandise, et en cas de surcharge, ces surtaxes étant inconnues dans notre régime intérieur. « La prescription court, pour les actions en paiement de surtaxes, du jour du paiement du prix de transport, ou, dans le cas où il n'y aurait pas eu de frais de transport à payer, du jour de la

(1) Jossierand, *op. cit.*, n° 703, p. 604, note 1.

remise des marchandises au transport ; pour les actions en remboursement de surtaxes, elle court du jour du paiement de la surtaxe » (art. 7, alinéa 6 de la Convention).

Bien que l'opinion contraire ait été exprimée (1), la prescription d'un an ne saurait être invoquée en cas de fraude ou d'infidélité du voiturier (§ 1 de l'art. 108, C. com. ; et alinéa 1 de l'art. 45 de la Convention). Ce dernier s'est mis alors, en effet, hors du droit contractuel pour tomber sous l'empire du droit délictuel.

Mais c'est chez nous une question de savoir si, dans ce cas, le voiturier peut faire appel à la prescription quinquennale ou seulement à la prescription trentenaire. La doctrine n'est pas bien fixée à ce sujet, et les avis sont partagés (2). La Convention de Berne, au contraire, spécifie que la prescription est portée à 3 ans, lorsqu'il y a dol ou faute grave de la part du chemin de fer.

Ainsi que nous l'avons vu à propos de la fin de non recevoir, la doctrine (3) et la jurisprudence (4) françaises n'assimilent pas au dol la faute lourde qui n'écarte pas la prescription annale. Ici encore, le régime international se montre plus favorable au public que notre régime intérieur.

Le fonctionnement de la prescription abrégée, dans le régime international, est toutefois subor-

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 3781.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 696, et p. 599, note 1.

(3) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 678 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 3781 ; G. Piot, *op. cit.*, § 35.

(4) Cass., 8 avril 1879, D. 79.1.364, S. 80.1.84.

donné à une condition. L'action est prescrite par un an, pour les actions en paiement ou en remboursement de surtaxes et en rectification de taxes « lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement » (art. 7, alinéa 6, et art. 12, alinéa 4), ou bien, pour les actions en perte totale ou partielle, avarie ou retard, « lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction, ou par jugement » (art. 45, alinéa 1). Il est à remarquer que pour les actions visées aux articles 7 et 12, la simple reconnaissance du principe de la dette semble mettre obstacle à la prescription annale, tandis que pour les actions visées à l'article 45, il faut que le montant de l'indemnité ait été fixé. La Convention de Berne ne précise d'ailleurs pas les conséquences de la reconnaissance de la dette, de la transaction ou du jugement.

Quoi qu'il en soit, si l'on considère que « l'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée » (art. 45, alinéa 3), ces questions se rattachent, chez nous, à celle de l'interruption de la prescription. La reconnaissance de dette, en effet, emporte interruption de la prescription (art. 2248, C. civ.) : il en est de même de la transaction, qui implique reconnaissance de dette, ainsi que du jugement, par application des dispositions de l'article 2244 du Code civil. Mais en aucun cas notre législation n'exige que le montant de l'indemnité ait été fixé : la simple reconnaissance

du principe de la dette suffit, à condition qu'elle se dégage avec certitude des circonstances de la cause.

Ce sont donc ces règles qui, en vertu de l'alinéa 3 de l'article 45 de la Convention, sont dès maintenant applicables en France aux transports internationaux comme aux transports intérieurs.

Tandis qu'aucune cause de suspension n'est prévue pour les prescriptions abrégées de l'article 108, le législateur international a attribué cet effet à la présentation d'une première réclamation écrite au chemin de fer, à l'exclusion de toute réclamation ultérieure. « En cas de réclamation écrite adressée au chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription » (art. 45, alinéa 4, de la Convention).

Les considérants qui ont motivé cette mesure sont à citer : « Cette décision a été déterminée par le motif que la « partie intéressée ne doit souffrir aucun dommage par le « fait du chemin de fer, dans le cas où celui-ci viendrait à « différer jusqu'au delà du terme de la prescription, comme

« cela s'est produit parfois, la solution de la réclamation.
« Il a été reconnu, en outre, qu'il ne serait pas à propos,
« alors que le chemin de fer s'occupe encore de l'examen
« de la réclamation, de mettre le réclamatant dans l'obligation
« de recourir à la voie judiciaire dans le seul but
« d'éviter la prescription.

« De crainte d'aller au delà des exigences de la pratique,
« la commission a considéré que l'effet suspensif de la
« réclamation ne pouvait s'appliquer qu'à la réclamation
« proprement dite, c'est-à-dire à la première réclamation.
« Admettre que la prescription puisse être influencée par
« des réclamations ultérieures, et notamment par des
« plaintes adressées à l'Administration supérieure, cela
« reviendrait, dans certains cas, à rendre pour ainsi dire
« impossible l'expiration des délais de la prescription (1). »

Aucune formalité n'est imposée pour cette réclamation. Il eût été cependant désirable qu'on spécifiât qu'elle doit être motivée, ne fût-ce que pour éviter les abus résultant de l'envoi systématique de vagues réclamations, abus qui, en se multipliant, compliqueraient inutilement le service du chemin de fer et aboutiraient presque, en fait, à la suppression de la prescription de courte durée et de ses avantages.

Quoi qu'il en soit, il est certain que cette disposition est de nature à activer les enquêtes et à hâter la solution des réclamations. Elle permet, en tout cas, d'épuiser la

(1) Pr.-v. de rév., 1896, p. 228.

discussion amiable et d'en attendre sans aucun risque les résultats.

Nous avons souligné les inconvénients qu'offre, dans le système français comme dans le système international, la dualité de prescriptions, au cas où l'une des parties, au profit de qui fonctionne la prescription la plus courte, intente une action à un adversaire que ne couvre pas encore la prescription la plus longue. C'est une question très controversée de savoir si ce dernier peut, en présence d'une telle attaque, « faire valoir « sous forme d'exception le droit qu'il ne peut plus produire sous forme d'action » (1).

La jurisprudence française, appliquant l'adage : « *Quæ tempora sunt ad agendum perpetua sunt ad excipiendum* », se prononce pour l'affirmative, avec une partie de la doctrine (2). De nombreux auteurs soutiennent la thèse contraire, certains d'entre eux critiquant même très vivement la jurisprudence (3).

La Convention de Berne supprime toute discussion et consacre la solution contraire de celle qui est admise par notre jurisprudence : « Elle assigne à l'action et à l'exception une égale durée (4). » « Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous forme d'une demande

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 708.

(2) Cass., 7 juin 1858, D. 58.1.416 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 683.

(3) Josserand, *op. cit.*, n° 708, et renvoi I, p. 611.

(4) Thaller, *op. cit.*, n° 1220.

reconventionnelle, ni sous celle d'une exception » (art. 46).

Nous nous rallions à ce point de vue. Il est conforme aux principes « d'intérêt général et de bonne justice » (1) qui présidèrent à l'institution, en matière de transport, des extinctions et prescriptions abrégées et sauvegarde leur utilité. En fait, cette disposition empêche les procès de renaître, de se multiplier et de se prolonger.

Pratiquement, l'adoption, dans notre régime intérieur, des dispositions de la Convention de Berne aurait, au point de vue de la prescription, certaines conséquences intéressantes, pour le public comme pour le chemin de fer.

L'un et l'autre se verraient privés du bénéfice de la prescription abrégée pour les actions qui ne sont pas visées expressément par la Convention, dont nous avons fait ressortir, en le regrettant, le caractère limitatif. Tous deux se verraient également atteints par la réduction, de 5 ans à 1 an, de la prescription applicable aux actions en détaxe, en rectification de taxe, etc. Sur ces deux points toutefois, la situation respective des parties ne se trouverait guère modifiée.

Dans son action pour retard, le public, nous l'avons vu, serait légèrement désavantagé par la fixation du point de départ de la prescription au jour théorique de l'expiration du délai, au lieu du jour de la livraison effective. En revanche, le chemin de fer ne bénéficierait plus, en cas de faute lourde relevée à sa charge, de la prescription

(1) G. Piot, *op. cit.*, § 34.

abrégée qui lui est accordée chez nous. Et surtout le commerce verrait, dans tous les cas, se réaliser la suspension du cours de la prescription pendant l'instruction de toute réclamation écrite par lui formulée ; l'ayant droit serait assuré contre toute surprise pouvant résulter du silence du chemin de fer comme aussi de sa propre indifférence ou de son ignorance ; en un mot, il serait certain de ne pas voir sa réclamation tomber dans l'oubli, irrémédiablement.

Dans l'ensemble, le changement de régime serait plutôt favorable aux intérêts du public. Il nous procurerait en tout cas sur la prescription une réglementation qui, sans être parfaite, serait certainement plus claire, plus uniforme que la nôtre, et de nature à réduire le nombre des procès.

**§ 11. — Résumé de l'étude comparative
des deux réglementations.**

Au cours de cette analyse comparative de la législation française et de la Convention de Berne, il nous a été donné d'étudier leurs dissemblances plutôt que leurs analogies. Toutefois, si cet examen a révélé entre elles certaines divergences soit dans les principes, soit dans leur application, aucune de ces différences ne heurte de façon absolue ou irrémédiable le sens français ; aucune d'elles n'est capitale, ni de nature à faire obstacle à l'unification.

Est-ce à dire que les deux réglementations n'ont aucun côté commun ? Nullement : nous avons eu l'occasion, à diverses reprises, de faire ressortir leur ressemblance, voire même leur concordance.

Signalons encore que les dispositions de l'article 12, alinéas 1, 2 et 3, de la Convention, relatives au paiement du port, sont identiques à celles de notre réglementation visant le même objet ; de même celles de l'article 13 concernant les remboursements. Le droit de gage du chemin de fer, défini à l'article 21, est exactement celui que possède chez nous le voiturier, et qui constitue le fondement du privilège à lui octroyé par l'article 2102 du Code civil. Enfin l'article 29 établit la responsabilité du chemin de fer pour les agents attachés à son service presque dans les mêmes termes que l'article 1384 du Code civil et plus spécialement que l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, suivant lequel : « Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer. »

Parfois même la Convention de Berne renvoie purement et simplement à la loi nationale. Tel est le cas :

— à l'article 5, alinéa 5, sur la remise au transport et le chargement des marchandises.

— à l'article 6, alinéas 1 *m* et 4, sur la teneur et la forme de la lettre de voiture.

— à l'article 7, alinéas 2, 3 et 5, sur la vérification par le chemin de fer et le pesage des marchandises.

— à l'article 13, alinéa 5, relatif à l'admission des débours.

— au paragraphe 6 des Dispositions réglementaires, alinéas 3, 5, 6 et 11, sur le décompte des délais, la remise de la lettre d'avis, l'interruption du transport le dimanche et les jours fériés.

— à l'article 19, pour les règles à suivre lors de la livraison des marchandises.

— à l'article 22, sur les effets du droit de gage.

— à l'article 24, alinéa 2, au sujet du mode de procéder en cas d'empêchement à la livraison.

— à l'article 25, alinéa 3, concernant la vérification de l'état de la marchandise en cas de perte totale ou partielle, d'avarie.

— à l'article 27, alinéa 4, visant la compétence.

— à l'article 36, alinéa 3, sur le sort de la marchandise restée entre les mains du chemin de fer.

— à l'article 45, alinéa 3, pour l'interruption de la prescription.

Ce sont là autant de points de contact qui faciliteraient singulièrement la mise en harmonie complète des deux réglementations.

Nous avons examiné, dans la plupart des cas, les conséquences pratiques qu'aurait, au point de vue des charges respectives du public et du chemin de fer, l'adoption, en régime intérieur, des dispositions de la Convention de Berne. Tantôt la réglementation française est plus favorable au public que la législation internationale ; tantôt, au contraire, la Convention de Berne lui est plus

avantageuse que notre loi interne. Et il est permis de dire qu'en fait, la réforme ne s'effectuerait pas plutôt au profit de l'un que de l'autre.

En résumé, ni au point de vue théorique, ni au point de vue pratique, rien ne paraît s'opposer à l'unification de la législation française et de la Convention de Berne.

CHAPITRE III

CONCLUSION

Ainsi l'unification est aussi bien possible que désirable.

Elle le paraît d'autant mieux qu'une pratique déjà longue de notre législation de guerre a démontré que les dispositions de la Convention de Berne s'adaptent de façon satisfaisante à nos transports intérieurs, et les a rendues plus familières au public. Sans doute n'est-ce là qu'une expérience limitée et incomplète. Le régime ainsi institué est un régime mixte, procédant à la fois du système français et du système international ; il offre les défauts de l'un sans procurer, en compensation, tous les avantages de l'autre. La tentative n'en est pas moins très intéressante, et ses résultats encourageants.

Cette législation spéciale est d'ailleurs appelée à survivre, pendant assez longtemps, à la fin des hostilités. Les destructions, le trouble profond occasionné par la guerre dans le fonctionnement des chemins de fer, les nécessités d'une démobilisation de longue durée, l'afflux énorme et subit de trafic résultant de la reprise de la vie économique rendront en effet impossible le retour immé-

diat au droit commun. Il semblerait dès lors opportun de ne point s'en tenir à une demi-mesure, mais d'en arriver franchement à l'unification intégrale.

Comment conviendrait-il de la réaliser ? Nous ne voyons pas d'autre moyen que celui que préconisèrent les compagnies dans la réponse qu'elles firent au gouvernement français, comme suite à sa lettre leur demandant d'étudier la mise en harmonie de notre législation intérieure et de la législation internationale : « Le meilleur projet à notre avis, est celui qui édictera l'application de la Convention de Berne aux transports intérieurs comme aux transports internationaux, et qui abrogera les dispositions du Code de commerce contraires aux règles établies par cette Convention. Ce serait la solution préférable pour tous, et surtout la plus rapide (1). » Le projet devrait également abroger les divers arrêtés ministériels et autres réglementations qui, s'ajoutant au Code de commerce, constituent actuellement notre législation intérieure sur les transports.

« La simplification serait considérable : même législation pour tous les transports, mêmes usages, mêmes solutions des difficultés, jurisprudence unique (2). » Tels seraient les avantages de l'unification. Mais la réforme aurait en même temps pour nous une conséquence des plus heureuses : à une réglementation intérieure désuète, trop générale, trop théorique, fragmen-

(1) Voir p. 30.

(2) Voir p. 31.

taire, et éparse en « une multitude de documents d'importance et de nature très diverses (1) », elle substituerait une loi moderne, précise, essentiellement adaptée aux besoins de la pratique, et condensée en un seul monument. En un mot, tout en donnant au contrat de transport des marchandises cette complète autonomie que « malgré son antiquité il n'a pas conquis dans la codification napoléonienne (2) », elle lui accorderait la charte spéciale à laquelle il a droit, et elle doterait notre pays du véritable code des chemins de fer qui lui fait défaut. Enfin, « cette « nationalisation amènerait, nous en sommes convaincu, « un abaissement immédiat et notable de l'étiage des pro-
« cès en matière de transport par chemin de fer, et donne-
« rait au commerce les facilités et la sécurité nécessaires à
« son développement normal et à sa prospérité (3) ».

Ne serait-il pas tout au moins regrettable d'aller chercher au dehors, pour l'imposer à notre pays, une loi qui, au surplus, a encouru le reproche de porter l'empreinte germanique? Ce serait oublier que l'idée d'une législation internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer naquit en Suisse; l'initiative en revient en effet à MM. de Seigneux, avocat à Genève, ancien président de la Cour de cassation de cette ville, et Christ, avocat à Bâle. Si la première ébauche de la Convention fut, à la vérité, inspirée surtout par les dis-

(1) Josserand, *op. cit.*, n° 52.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 359.

(3) Morel, *La Convention de Berne*, Thèse Paris, 1909, p. 121.

positions du contre-projet allemand, on sait qu'elle donna lieu à de très nombreuses observations et subit d'importantes modifications de toutes sortes, dans les conférences ultérieures. Les procès-verbaux de ces réunions gardent la trace des efforts incessants et éclairés, déployés par nos représentants, pour faire prévaloir nos conceptions nationales et pénétrer le nouveau document de l'influence française. Ils y ont souvent réussi.

On ne saurait prétendre que la Convention de Berne est dominée par telle ou telle législation européenne ; elle fut avant tout une œuvre de transaction. Elle n'est pas une loi étrangère, mais une loi internationale, à l'élaboration de laquelle nous avons pris une part considérable et que nous appliquons, chez nous, à nos transports internationaux, depuis bientôt 25 ans. Nous pouvons donc l'adopter définitivement, et, sans arrière-pensée, lui accorder ses lettres de grande naturalisation.

Ce faisant, la France donnerait un exemple qui ne manquerait pas d'être suivi. Loin de déchoir en réalisant, la première, l'unité du droit pour le transport des marchandises par chemin de fer, elle se retrouverait, une fois de plus, à l'avant-garde des nations.

Il serait évidemment chimérique de voir là un premier pas accompli dans la voie de cette unité absolue du droit, qu'on a parfois envisagée : « On s'est demandé si la variété des lois était destinée à tous jours subsister. Pour certains, l'uniformité des lois est une utopie ; d'autres entrevoient dans l'avenir une har-

« monie parfaite, l'organisation générale du monde sous
« une loi unique. Quoi qu'il en soit de ce dernier idéal,
« la réalisation en demeure, dans tous les cas, suffisam-
« ment lointaine encore pour qu'il soit opportun de
« s'occuper pendant longtemps du conflit de législa-
« tion (1). » Les plus expresses réserves avaient déjà été
formulées, à propos même de la Convention de Berne, à
l'égard de cette unité absolue du droit, qui constituerait le
« desideratum final auquel vise la science du droit inter-
national » (2).

La législation commerciale, du moins, ne ferait-elle pas
exception ? « Actuellement, il est une partie du droit pour
« laquelle les divergences entre les diverses législations
« se réduisent de plus en plus à des points de détail ; c'est
« le droit commercial. Par suite de la prodigieuse facilité
« des communications obtenues par la science moderne,
« le commerce international va se développant chaque
« jour ; et comme le commerçant a partout les mêmes
« besoins de rapidité, de sécurité et de crédit dans les
« opérations... partout le droit commercial, et, d'une
« façon générale, les règles des obligations tendent à
« l'uniformité » (3). Sans doute, mais la tendance contraire
s'est également révélée en ces derniers temps, où l'adop-
tion de certaines lois marquerait plutôt un retour vers le

(1) Frantz Despagne, *Précis de droit international privé*, 5^e édition, 1909, n^o 9.

(2) Thaller, *Annales du droit commercial*, 1887, p. 32.

(3) Frantz Despagne, *op. cit.*, n^o 9.

particularisme. Et il serait possible que les événements actuels eussent pour conséquence d'accentuer encore ce mouvement.

Quoi qu'il en soit, il est certain que la réalisation de l'unité du droit, même limitée au domaine de la législation commerciale, ne saurait, si elle est jamais possible, être effectuée d'un seul coup. Elle ne pourrait être obtenue que de proche en proche, par des réformes partielles et successives, du genre de celle qui fait l'objet de la présente étude.

Vu : Le professeur
chargé de l'examen du manuscrit,
BOURCART.

Vu :
Le Doyen,
LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
H. POINCARÉ.

APPENDICE

CONDITIONS EXIGÉES POUR LE TRANSPORT DE CERTAINES MARCHANDISES

TABLEAU COMPARATIF INDICANT LES DIFFÉRENCES RELEVÉES

ENTRE LA

RÉGLEMENTATION INTÉRIEURE FRANÇAISE

ET LA

RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE

- a) Ne figurent dans ce Tableau que les conditions intéressant les relations du public et du chemin de fer, à l'exclusion des conditions de police, de service intérieur du transport, etc...
 - b) Les divergences existant entre les deux réglementations sont soulignées, dans le texte, en caractères *italiques*.
-

NOTA

« Ce travail comparatif n'a point de prétention scientifique. Mais il pourra suggérer des observations : et sur les détails matériels sur lesquels l'unification pourrait se réaliser utilement, et sur ceux qui doivent rester dépendants du milieu local. Il pourra même ouvrir à plusieurs des aperçus sur des points peu familiers au public. »

M. — I

DÉSIGNATION
des
matières.Transports Internationaux.
Convention de Berne. Annexe ITransports Intérieurs.
Règlement de 1897

Pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer.

I. — Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches épaisses de 26 mm. au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 60 décimètres cubes.

Les pétards ne sont admis au transport que si les lettres de voiture sont revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II. — Doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides.

Capsules pour armes à feu, pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives; amorces non détonantes pour projectiles.

ART. 4. — La déclaration d'expédition doit indiquer la nature exacte de la marchandise et mentionner que les dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage ont été observées: elle doit porter en outre, d'une manière apparente, la mention « Explosifs ».

ART. 5*. — Chaque colis doit porter d'une façon apparente, sur deux faces au moins, une étiquette ou empreinte faisant connaître la nature du produit avec la mention « Explosifs ».

ART. 73*. — Doivent être emballés dans des caisses en planches d'une épaisseur de 15 mm. au moins. Le poids brut de ces caisses ne doit pas dépasser 15 kilos.

ART. 74. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

ART. 4. — La déclaration d'expédition doit indiquer la nature exacte de la marchandise et mentionner que les dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage ont été observées; elle doit porter en outre, d'une manière apparente, la mention « Munitions ».

ART. 5. — Chaque colis doit porter d'une façon apparente, sur les fonds s'il s'agit de barils ou fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou empreinte faisant connaître la nature du produit avec la mention, « Munitions ».

ART. 96. — Ne seront transportées aux conditions ci-après que celles dont les fabricants se seront munis d'un certificat du Service des Poudres et Salpêtres ou de l'Artillerie attestant qu'elles peuvent être transportées comme telles.

* Comme on le verra, ces deux articles ont une portée d'application très étendue.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897
Capsules pour armes à feu, pastilles fulmi- nantes, etc. (suite).		Toutefois, on pourra y substituer à ce certificat : — soit une déclaration de l'expéditeur attestant, sous sa propre responsabilité, que les munitions présentées au chemin de fer sont conformes à un type reconnu comme rentrant dans la catégorie des munitions de sûreté, par un certificat du Service des Poudres et Salpêtres ou de l'Artillerie dont la date sera indiquée sur cette déclaration ; — soit une bande collée d'une manière bien apparente sur le colis et portant les mentions ci-dessous : Munitions de sûreté dénommées ou assimilables à celles dénommées à l'article 97 ou 98 du Règlement du 12 novembre 1897. Certificat du Service des Poudres et Salpêtres ou de l'Artillerie, en date du. ART. 98. — doivent être emballés dans des caisses en planches dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur. Les caisses pesant brut plus de 10 kilos seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter le maniement. L'emballage devra être fait solidement et de manière qu'il n'y ait pas d'espaces vides dans les caisses. ART. 99. — <i>Le chargement.</i> ne peut avoir lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
Allumettes chimiques et autres allumettes à friction.	III. — Doivent être emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide de 1 mc. 200 au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients. La masse inflammable des allumettes chimiques de phosphore jauni et de chlorate de potasse ne doit pas contenir à l'état sec plus de 10 0/0 de phosphore et de 40 0/0 de chlorate de potasse. Les envois doivent être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.	ART. 4. — La déclaration d'expédition doit indiquer la nature exacte de la marchandise et mentionner que les dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage ont été observées. ART. 5. — Chaque colis doit porter d'une manière apparente une étiquette faisant connaître la nature du produit avec la mention « Matières inflammables ». ART. 50. — Les allumettes . . . doivent être emballées dans des caisses en planches jointives de 10 mm. au moins d'épaisseur.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897
Allumettes chimiques et autres, etc. (suite).		ART. 51. — <i>Le chargement ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.</i>
Phosphore ordinaire.	VI. — (blanc ou jaune). Doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilos au plus, et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilos et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « Phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».	ART. 52. — Le phosphore ordinaire doit être renfermé dans des fûts étanches et remplis d'eau ou dans des boîtes en fer-blanc remplies d'eau et soudées, entourées de sciure de bois et renfermées dans des caisses cerclees de fer ou munies aux deux bouts de fortes traverses en bois entourant leurs quatre faces. ART. 54. — Le chargement des récipients contenant du phosphore ordinaire ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
Phosphore amorphe (rouge).	VI. — (2) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées étanches et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilos et elles porteront à l'extérieur l'indication « Phosphore rouge ».	ART. 111. — doit être renfermé dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisses en bois faites de planches bien jointives.
Phosphure de calcium.	VI. — (3) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées, étanches et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Les caisses ne pèseront pas plus de 90 kilos et elles porteront à l'extérieur la suscription « Phosphure de calcium. »	ART. 55. — Le phosphure de calcium doit être contenu dans des vases métalliques étanches. ART. 56. — Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
Matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse.	VII. — (2) 1 ^o Quand cette matière n'est pas oxydée : N'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme ; Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire : c'est à l'expéditeur que, à	1 ^o Quand cette matière n'est pas oxydée ; ART. 46. — peut être expédié dans des caisses de tôle bien fermées. Ces caisses ne peuvent être chargées que dans des wagons couverts et à panneaux pleins. 2 ^o Quand cette matière est oxydée complètement : ART. 47. — Si la lettre de voiture contient une déclaration portant que cette matière est complètement oxydée, elle peut être transportée sans condition.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse. (suite). Ether sulfurique, collodion et liquides contenant de l'éther sulfurique en grande quantité.	<i>la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches ;</i> 2^o Quand cette matière est oxydée : et que ce fait soit expressément confirmé par l'expéditeur dans la lettre de voiture, cette matière sera acceptée au transport comme colis isolé, avec un emballage quelconque ; au cas où elle serait remise par chargement complet, le transport sera effectué dans des wagons découverts, non munis de bâches. IX. — Peut être expédié : — soit dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés ou assujettis par des rainures, contenant au maximum 500 kilos. — soit dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilos au maximum, et emballés conformément aux prescriptions suivantes : a) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, sciure de bois, terre d'infusoires ou d'autres substances meubles. b) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuves solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser, à la température de 15° centigrade (Celsius), les 9/10 de la capacité du récipient. XXXV. — Quand l'éther sulfurique, le collodion, etc..., sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos, par espèce, il est permis	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 59. — L'éther sulfurique et les liquides qui contiennent une forte proportion d'éther sulfurique, comme le collodion, doivent être contenus dans des vases métalliques bien fermés, dans des fûts cerclés en fer, complètement étanches et bien bouchés, dans des touries ou dans des bouteilles en verre ou en grès bien bouchées. Les touries doivent être emballées avec soin dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles doivent être bien emballées dans des caisses en bois solidement établies et garnies aussi de poignées. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme, c'est-à-dire constitué par des récipients en verre à enveloppe de toile avec sciure de liège interposée entre le vase et l'enveloppe. Les colis doivent être disposés de manière que la manutention en soit commode et que les bonnes ou récipients de verre soient bien protégés contre les chocs. Sont entièrement assimilés aux emballages dits au linogomme les emballages en bonbonnes dites « Toléor » constitués par un vase cylindrique à enveloppe de tôle en fer, avec bourrage de liège granulé et sciure entre le vase de verre et l'enveloppe de tôle.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Ether sulfuri- que. Collodion et liquides con- tenant de l'éther sulfurique en grande quan- tité (suite).	<i>de les réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions.</i> <i>D'autre part, ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer blanc étanches, hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.</i>	
Sulfure de carbone.	X. — (1) Est transporté <i>exclusivement</i> dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes, soit : 1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilos, ou 2° en vases de tôle de 75 kilos, brut au plus, renforcés à la partie supérieure ou à la partie inférieure avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, ou 3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terres d'infusoires ou autres substances meubles. (2) Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilo de liquide par 825 millilitres de capacité du récipient. (3) Le sulfure de carbone livré au transport par quantité de 2 kilos au plus peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en tôle hermétiquement fermés emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis doivent être transportés <i>exclusivement</i> dans des wagons découverts sans bâches et la lettre de voiture doit indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 59. — Le sulfure de carbone doit être contenu dans des vases métalliques bien fermés dans des fûts cerclés en fer, complètement étanches et bien bouchés, dans des touries ou dans des bouteilles en verre ou en grès bien bouchées. Les touries doivent être emballées avec soin dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention ; les bouteilles doivent être bien emballées dans des caisses en bois solidement établies et garnies aussi de poignées. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme, etc... (Voir ci-dessus : Ether sulfurique). Sont entièrement assimilés aux emballages dits au linogomme les emballages en bonbonnes dites « Toléor » (Voir ci-dessus : Ether sulfurique). ART. 60. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Esprit de bois brut ou rectifié. Acétone.	XI. — Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Quand ces produits chimiques sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos par espèce, il est permis de les réunir en un colis tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions. d'autre part, ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer blanc étanches, hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terres d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 89. — doivent être contenus dans des <i>récipients en gutta-percha</i>, ou dans des touries en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et munies de poignées pour en faciliter le maniement. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme (Voir ci-dessus : Ether sulfurique). ART. 90. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, ces wagons doivent être munis d'ouvertures disposées de manière à assurer la ventilation de l'intérieur du wagon.
Chlorate de potasse et les autres chlorates	XIII. — Doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos revêtus intérieurement de papier collé contre les parois.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — <i>Chaque colis doit porter d'une façon apparente une étiquette faisant connaître la nature du produit.</i> ART. 50. — Les chlorates doivent être emballés dans des caisses en planches jointives de 10 mm. au moins d'épaisseur ; si le poids brut du colis est supérieur à 40 kilos, l'épaisseur des planches doit être portée à 15 mm. Ils peuvent également être transportés dans des tonneaux solides et étanches ; les douves des tonneaux en bois doivent être assemblées à rainure et languette.
Acide picrique.	XIV. — (1) <i>N'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'Administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture cons-</i>	ART. 51. — <i>Le chargement ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.</i> ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. La déclaration d'expédition doit porter, en outre, d'une manière

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Acide picrique. (suite).	tant que l'acide picrique peut être transporté sans danger. (2) Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide. Les wagons doubles ou couverts de plombs ne devront pas être employés à ce transport.	apparente, l'une des mentions : « <i>Explosifs ou Munitions</i> ». ART. 5. — <i>Tout colis doit porter, d'une façon apparente sur le fond, s'il s'agit de barils ou fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou une empreinte faisant connaître la nature du produit avec l'une des mentions : « Explosifs ou munitions ».</i> Emballage en récipients métalliques à parois résistantes. ART. 17. — <i>L'acide picrique n'est admis au transport qu'autant que l'expéditeur atteste sur sa déclaration d'expédition que ce produit peut être transporté sans danger, en raison de sa pureté.</i> ART. 18. — <i>Les wagons contenant de l'acide picrique dans des récipients métalliques à parois résistantes doivent, à moins qu'une escorte n'y prenne place, être fermés avec des cadenas ou serrures offrant des garanties équivalentes à la continuité des panneaux.</i> Ils ne doivent contenir ni fulminate ni autres produits détonants, ni plomb, ni composés de plomb tels que litharge, massicot, minium, etc., ni aucune matière facilement inflammable. Ils ne doivent présenter ni revêtement ni couverture en plomb.
Acide sulfurique. Esprit de vitriol et acide muriatique. Acide nitrique (eau forte). Chlorure de soufre.	XV. — d'un poids spécifique inférieur à 1.48 (46.8 Beaumé) sont soumis aux prescriptions suivantes : 1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Au lieu de bannettes, on peut employer des paniers en métal ; dans ce cas, <i>la matière d'emballage entre le récipient et le panier</i>	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. Acide sulfurique. ART. 94. — <i>Ne peut être transporté que dans des boîtes ou bouteilles en métal, ou bien dans des touries ou des bouteilles en verre épais ou en grès ; l'ouverture de ces récipients doit être hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.</i> Les touries et les bouteilles en verre ou en grès doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale,

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Acide sulfuri- que. Esprit de vitriol et acide muriatique. Acide nitrique (eau forte) Chlo- rure de soufre. (suite).	<i>de métal doit être de nature à empê- cher le récipient d'être brisé et à ne s'enflammer ni au contact avec le contenu du récipient, ni par étincel- les. Quand ces produits sont expé- diés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces réci- pients doivent être parfaitement étanches et pourvus de bonnes fer- metures. Pour l'acide nitrique, la lettre de voiture doit indiquer le poids spécifique pour une température de 15° centigrade (Celsius). A défaut de cette indication, l'acide est consi- déré comme concentré ;</i> <i>2° Ces produits doivent toujours être chargés séparément et ne peu- vent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques ;</i> <i>3° Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aussi aux vases dans lesquels les dites matières ont été transportées. Ces vases doivent tou- jours être déclarés comme ayant servi à ce transport ;</i> <i>4° Le chargement des envois parmi lesquels il se trouverait, ne fût-ce qu'un seul colis dont le poids dépas- serait 15 kilos, incombe à l'expéditeur et le déchargement au destinataire ;</i> <i>5° Si le déchargement et l'enlève- ment de ces envois ne sont pas effec- tués dans les trois jours qui suivent l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, ou dans les trois jours après l'expédition de l'avis d'arrivée, l'Administration du chemin de fer est autorisée, à la condition d'obser- ver les dispositions réglementaires y relatives, à déposer ces envois dans un entrepôt ou à les confier à un commissionnaire. Si cela est impos- sible, elle peut les vendre sans autre formalité.</i>	terre d'infusoires, cendres, etc.... et solidement emballées dans des corbeilles munies de poignées pour en faciliter la manutention ou dans de fortes caisses en bois munies de poignées. <i>Elles seront placées debout. Sur chaque caisse une inscription indi- quera le côté du dessus et rappellera la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.</i> Esprit de vitriol. Acide muriati- que. ART. 118. — doivent être contenus dans des bouteilles ou des bonbonnes bien bouchées. Les bonbonnes. doivent être bien emballées et placées de- bout dans des caisses en planches de 1 cm. au moins d'épaisseur et mu- nies de poignées, de manière à être protégées contre les chocs. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme (Voir ci-dessus : Ether sulfurique). <i>Sur chaque caisse une inscription indiquera le côté du dessus et rap- pellera la nécessité de toujours main- tenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.</i> Acide nitrique (eau forte). ART. 65. — L'acide nitrique du commerce, s'il n'est pas formellement déclaré comme tel, sera assimilé à l'acide nitrique monohydraté et classé dans la première catégorie. ART. 66. — L'acide nitrique du commerce doit être contenu dans des bouteilles ou bonbonnes en verre ou en grès bien bouchées. Les bonbonnes et les bouteilles doivent être bien emballées et pla- cées debout, etc. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme (Voir ci-dessus : Acide muriatique). Chlorure de soufre. ART. 68. — Doit être contenu dans des bouteilles en verre bien

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Acide sulfu- rique. Esprit de vi- triol et acide muriatique. Acide nitrique. (Eau forte). Chlorure de soufre. (suite.)	XVb. 1° Les accumulateurs doivent être calés dans une caisse de batterie, correspondant à leurs dimensions de manière que les bases ne puissent se déplacer à l'intérieur : 2° La caisse de batterie sera placée dans une caisse de transport et les espaces vides alentour seront remplis de terre d'infusoires, de sciure de bois, de poudre de charbon, de sable ou d'une autre matière absorbante analogue. 3° Les pôles doivent être protégés contre un court circuit. 4° Les caisses doivent être munies de poignées et les couvercles porteront lisiblement écrites les mentions « Accumulateurs électriques » et « Haut ».	bouchées. Les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout.... Elles peuvent aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches. Sur chaque caisse, une inscription indique le côté du dessus et rappelle en outre la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat, sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares. Les bouteilles doivent, dans tous les cas, être entourées de matières absorbantes. ART. 4. — Voir ci-dessus : Acide muriatique. ART. 5. — Les colis doivent porter une étiquette apparente faisant reconnaître la nature de la substance avec la mention « Matières inflammables », s'il y a lieu. Art. 118 bis. — Les accumulateurs d'électricité, montés avec liquide chargés ou non chargés, doivent être placés et calés dans des caisses ouvertes les maintenant sur 2/3 au moins de leur hauteur, en planches solides, avec fond débordant extérieurement de 5 cm. au moins sur les parois et recouverts d'un couvercle en bois, en forme de toit, relié à la caisse. Les planches de la caisse auront au moins 15 mm. d'épaisseur si leur chargement dépasse 25 kilos. Le liquide des bacs ne doit pas s'élever au-dessus d'une ligne placée à 6 cm. en contre-bas de leur bord supérieur, à moins que l'accumulateur ne soit muni d'un couvercle empêchant complètement les projections de liquide. Lorsque l'expédition a lieu par wagon complet, la caisse et son couvercle ne sont pas exigés, à la condition que les accumulateurs soient solidement arrimés, de façon à ne pouvoir ni se renverser, ni se déplacer. Les accumulateurs à liquide immobilisé, munis d'un couvercle parfaite-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Accumulateurs électriques, etc. (suite). Lessives caustiques.	XVI. — (1) Voir acide sulfurique 1^o et 3^o (à l'exception de la disposition du 2^o citée au 3^o), 4^o et 5^o. (2) <i>Quand ces produits sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos par espèce, il est permis de les réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans condition.</i> <i>Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.</i>	<i>ment étanche, peuvent être également renfermés dans des caisses en planches à parois pleines, fermées et clouées.</i> ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques, etc... ART. 118. — A moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons parfaitement étanches et hermétiquement fermés, doivent être contenus dans des bouteilles ou dans des bonbonnes bien bouchées. Les bonbonnes doivent être emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier ou en fer munies de poignées pour en faciliter la manutention ; les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout dans des caisses en planches de 1 cm. au moins d'épaisseur, munies de poignées de manière à être protégées contre les chocs. Est également admis le mode d'emballage dit <i>au linogomme</i>.... Sur chaque caisse une inscription rappellera le côté du dessus.... (V. ci-dessus : Acide muriatique).
Brome.	XVI. — (1) Est expédié seulement en wagons découverts et les ballons de verre qui le contiennent doivent être renfermés dans des caisses solides en bois ou en métal, et entourés jusqu'au col de cendre, de sable, ou de terres d'infusoires. Voir en outre : Acide sulfurique 3^o (à l'exception de la disposition du 2^o citée au 3^o), 4^o et 5^o. (2) <i>Quand le brome est remis au transport en quantité ne dépassant pas 100 grammes, il est permis de le réunir en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions.</i> Ce corps doit être renfermé dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches, hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son,	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 68. — Le brome doit être contenu dans des bouteilles en verre bien bouchées. Les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout dans des corbeilles munies de poignées pour en faciliter la manutention. Elles peuvent aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches. Sur chaque caisse une inscription indique le côté du dessus et rappelle en outre la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares. Les bouteilles doivent, dans tous les cas, être entourées de matière absorbante.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Brome. (suite).	sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désigné nominativement dans la lettre de voiture.	
Acide nitrique concentré (Rouge ou fumant).	XVII. — Acide nitrique concentré d'un poids spécifique de 1.48 (46°8 Beaumé). (1) Doit être remis en touries, bouteilles ou cruches, hermétiquement fermées, et dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées, à moins que les touries et bouteilles ne soient placées dans des récipients de fer les enveloppant entièrement et calées par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'elles ne puissent se déplacer dans les récipients. Les enveloppes métalliques doivent être conditionnées de telle manière que le contenu des touries et bouteilles, en cas de bris, ne puisse se répandre au dehors. 2° Voir ensuite : Acide sulfurique 2°, 3°, 4° et 5°.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — <i>Chaque colis doit porter d'une façon apparente sur les fonds s'il s'agit de barils ou de fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou empreinte faisant connaître la nature du produit.</i> ART. 31. — Doit être contenu soit dans des bonbonnes ou bouteilles en verre ou en grès, soit dans des récipients métalliques. Les bonbonnes ou bouteilles doivent être hermétiquement fermées, bien emballées et placées debout dans des enveloppes munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles pourront aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches munies de poignées. <i>Sur chaque caisse une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera en outre la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond, pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.</i> Les bonbonnes ou bouteilles placées dans des caisses en planches ou dans des enveloppes en matière combustible doivent être entourées de terre absorbante. Si les bonbonnes ou les bouteilles sont placées dans des enveloppes en tôle étanche et munies de couvercles, elles peuvent être simplement calées par des ressorts munis de tampons d'amiante empêchant le déplacement des bonbonnes dans leur enveloppe. Les récipients métalliques doivent être parfaitement étanches et hermétiquement bouchés. ART. 32. — L'acide nitrique mo-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports intérieurs. Règlement de 1897.
Acide nitrique (rouge ou fumant). (suite). Acide sulfurique anhydre (Anhydride, huile fixe).	XVIII. — (1) ne peut être transporté que : <i>Dans des boîtes en tôles fortes étamées et bien soudées ;</i> Ou dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile. Les boîtes ou bouteilles doivent être solidement emballées dans de fortes caisses en bois. (2) Voir ensuite : Acide sulfurique, 2°, 3°, 4° et 5°.	nohydraté ne peut être placé dans un même wagon avec d'autres produits chimiques ni avec des matières explosibles. ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 94. — L'acide sulfurique anhydre ou anhydride ne peut être transporté que dans des boîtes ou bouteilles en métal, ou bien dans des touries ou des bouteilles en verre épais ou en grès ; l'ouverture de ces récipients doit être hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile. Les touries et les bouteilles en verre ou en grès doivent être solidement emballées dans des corbeilles, munies de poignées pour en faciliter la manutention, ou dans de fortes caisses en bois munies de poignées. Elles seront placées debout. Sur chaque caisse, une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.
Vernis, couleurs préparées avec du vernis. Huiles étherées et grasses. Esprit de vin. Acétate d'amyle.	XIX. — Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Au lieu de bannettes, on peut employer des paniers en métal ; dans ce cas, la matière d'emballage entre le récipient et le panier de métal doit être de nature à empêcher le récipient d'être brisé, et à ne s'enflammer ni au contact avec le contenu du récipient, ni par des étincelles. Quand ces produits sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être parfaitement	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques, etc. . . . a) Expédiés au détail. ART. 120. — Doit être emballé avec soin dans des paniers, et les flacons contenant des liquides devront avoir leurs bouchons solidement fixés de manière à ne pouvoir se déplacer en cours de route. Aucun paquet ou récipient ne pourra renfermer plus de 1 kilo ou de 1 litre de chacun de ces produits. b) Expédié dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés. ART. 119. — Les wagons spéciaux devront être établis dans des condi-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Vernis, couleurs, etc. (suite). Pétrole à état brut ou rectifié. S'il a un poids spécifique d'au moins 0.780 à une température de 17°5 centigrade. (Celsius) ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 mm. rapportée au niveau de la mer (pétrole de Test). Huiles préparées avec le goudron, de lignite, les huiles de tourbe, de schistes, l'asphalte-naphte, les produits de leur distillation si ces liquides ont au moins le poids spécifique ci-dessus indi-	étanches et pourvus de bonnes fermetures. <i>Quand ces produits sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos, il est permis de les réunir en un colis tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions.</i> Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terres d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture. XX (1). — Soumis aux dispositions suivantes : 1° Ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons réservoirs) soient employés, ne peuvent être transportées que a) Dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou b) Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou c) Dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées : aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnis de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles. bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du	tions reconnues satisfaisantes par la Compagnie sur laquelle se trouve l'usine expéditrice. Les fûts devront être assez résistants pour ne pas être déformés par les chocs auxquels ils sont exposés au cours du transport. Les bidons devront être emballés dans des caisses ou paniers, de manière à être garantis contre les chocs. <i>Les récipients ne devront pas être complètement remplis.</i> ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 91. — Les huiles minérales classées en 3^e catégorie ne seront admises au transport comme telles que si elles sont accompagnées d'une déclaration de l'expéditeur certifiant que les vapeurs émises par ces produits sont inflammables seulement quand le liquide est chauffé à plus de 35° centigrades. ART. 92. — Les huiles minérales classées dans la 3^e catégorie et les autres produits de même degré d'inflammabilité préparés avec ces substances, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés, doivent être contenus dans des fûts cerclés de fer complètement étanches et bien bouchés ou dans des touries en verre ou en grès, ou dans des bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme (Voir : Ether sulfurique). <i>Les récipients ne doivent pas être complètement remplis.</i>

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Pétrole, etc. (suite). qué (huile solaire photogène, etc.); les huiles préparées avec le goudron de houille qui, à une température de 17°5 centigrade (Celsius) ont un poids spécifique de 1,00 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc...), les hydro-carbures d'autre provenance qui ont un poids spécifique d'au moins 0.830 à une température de 17°5 centigrade (Celsius). (Dénomination de la Convention de Berne). Huile de pétrole, de schistes bitumineux, de goudrons de houille ou de lignite (huiles lampantes, huiles solaires, photogène, toluol, xylol. Cumol, benzol etc., et autres huiles minérales brutes ou rectifiées, lorsque ces produits n'émettent de vapeurs prenant feu au contact d'une flamme qu'à une température supérieure à 35° centigrade. (Dénomination du Règlement de 1897).	colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilos pour les vases en verre, 75 kilos pour les vases en grès. 2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté au mieux des intérêts de l'expéditeur. 3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. 4° Les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport. 5° Quand, ces produits sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos par espèce, il est permis de les réunir en un colis tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions. Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches, hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles et être désignés nominativement dans la lettre de voiture. 6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que le pétrole ou bien les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schistes, l'asphalte, naphte et les produits de leur distillation, ont un poids spécifique d'au moins 0.780 ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport concernant l'absence de pétrole, etc.	ART. 93. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur; les corbeilles ou enveloppes contenant les touries ou les bouteilles doivent être assujetties et placées l'une à côté de l'autre, sans superposition. Huiles de pétrole en wagons spéciaux ou en fûts ou bidons métalliques. ART. 149. — seront toujours transportées comme matières de la 4° catégorie quand ils seront renfermés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés. Les wagons spéciaux devront être établis dans des conditions reconnues satisfaisantes par la Compagnie sur laquelle se trouve l'usine expéditrice. Les fûts devront être assez résistants pour ne pas être déformés par les chocs auxquels ils sont exposés au cours du transport. Les bidons devront être emballés dans des caisses ou paniers, de manière à être garantis contre les chocs. Les récipients ne devront pas être complètement remplis.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Essence de mirbane ou nitro-benzine.	XX. — Voir ci-dessus : Pétrole, etc..., 1°, 2°, 3°, 4° et 5°.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques, etc. ART. 107. — Doit être mise dans des fûts bien fermés et bien étanches ou dans des touries ou bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes solidement établies. Est également admis le mode d'emballage dit au <i>lnogomme</i> (Voir ci-dessus : Acide muriatique). <i>Les récipients ne doivent pas être complètement remplis.</i> I. — Expédition en fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés. ART. 119. — Les fûts devront être assez résistants pour ne pas être déformés par les chocs auxquels ils sont exposés au cours du transport. Les bidons devront être emballés dans des caisses ou paniers de manière à être garantis contre les chocs. II. — Expéditions en touries ou bouteilles bien bouchées. ART. 122. — les vases contenant les liquides inflammables seront refusés s'ils ne sont pas bien bouchés. ART. 120. — Voir ci-dessus : Verres expédiés au détail.
Pétrole à l'état brut et rectifié, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphaltnaphte et les produits de leur distillation lorsque ces matières ne tombent pas sous l'application des dispositions du n° XX et qu'elles	XXI. — Soumis aux dispositions suivantes : 1° Ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que : a) dans des tonneaux particuliers bons et solides, ou b) dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou c) dans des vases en verre ou grès, en ce cas, toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées : aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. a) En fûts cerclés en fer, en touries de verre ou de grès, ou en bouteilles. ART. 63. — Les essences minérales les autres produits de même degré d'inflammabilité préparés avec ces diverses substances et la colle essentielle doivent être contenus, soit dans des fûts cerclés en fer, complètement étanches et bien bouchés, soit dans des touries en verre ou en grès ou des bouteilles bien bouchées et bien

Désignation des matières.	Transports Internationaux* Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Pétrole (suite). ont un poids spécifique inférieur à 0.780 et supérieur à 0.680 à la température de 17°5 centigrade (Celsius). Le pétrole naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole naphte (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage etc.), ainsi que les solutions de caoutchouc ou de gutta-percha composées essentiellement de pétrole naphte lorsque ces matières ont un poids spécifique supérieur à 0.680 à la température de 17°5 centigrade (Celsius). (Dénomination de la Convention de Berne). Huiles minérales brutes ou rectifiées émettant déjà à 35° centigrade des vapeurs inflammables. Benzine, Ligroïne, essence pour nettoyage. Dissolution de caoutchouc. (Dénomination du Règlement de 1897).	emballés solidement dans des fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles. bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matière analogue doit être imprégné de lait d'argile ou chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble, le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilos. 2° Voir ensuite : Pétrole, etc... 2°, 3°, 4° et 5° ; 6° Au déchargement et au chargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées ; 7° Dans les wagons, les paniers ou cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition ; 8° Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot « Inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre être munis de l'inscription « à porter à la main ». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription « à manœuvrer avec précaution » ; 9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que le pétrole, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe de schiste, l'asphalte naphte et les produits de leur distillation ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°5 centigrade (Celsius). Si	emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme protégés contre les chocs. (Voir ci-dessus : Acide muriatique). Les bouteilles ne dépassant pas 25 c. pourront être expédiées dans des caisses en bois à panneaux pleins et solidement construits. Ces bouteilles étant disposées dans des boîtes en carton ondulé épais, avec casier isolant les bouteilles les unes des autres et les empêchant de s'entrechoquer. Le poids total du liquide des bouteilles contenues dans une même boîte ne doit pas excéder 1 kilo. Les caisses devront peser au maximum 100 kilos et être munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles bien bouchées sont placées debout dans la caisse et une étiquette apparente portant l'inscription « dessus » indiquera leur position. Les récipients ne doivent pas être complètement remplis. ART. 64. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur. Les corbeilles ou enveloppes contenant les tourées ou les bouteilles doivent être solidement assujetties et placées l'une à côté de l'autre, sans superposition. b) En wagons spéciaux ou en fûts ou bidons métalliques. ART. 119. — Voir : Vernis, etc...

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Pétrole (suite). Essence de pétrole, gazoline, néoline, etc... et les autres produits facilement inflammables lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0.680 ou moins à une température de 17° centigrade (Celsius). (Dénomination de la Convention de Berne). Essences minérales (gazoline, néoline, etc.). (Dénomination du règlement de 1897).	cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII (concernant l'essence de pétrole, etc...). XXII. — L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc...) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole naphte ou du goudron de liquide, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0.680 ou moins à une température de 17°5 centigrade (Celsius) sont soumis aux conditions suivantes : 1° Ces matières ne peuvent être transportées que : a) dans des vases en métal étanches et capables de résister ; b) dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées : aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires, ou autres substances meubles ; bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuves solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage, le couvercle consistant en paille de jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilos ; c) Dans des wagons réservoirs parfaitement étanches : Voir ensuite : Pétrole à l'état brut et rectifié d'un poids spécifique compris entre 0.780 et 0.680, etc..., 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° et 8°. Voir ensuite : Acide sulfurique, etc..., 4° et 5°.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques, En fûts cerclés en fer, en touries de verre ou de grès ou en bouteilles. ART. 63. — Doit être contenu soit dans des fûts cerclés en fer complètement étanches et bien bouchés, soit dans des touries en verre ou en grès ou des bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention. Est également admis le mode d'emballage dit au <i>linogomme</i> . . . protégés contre les chocs. Voir ci-dessus : Acide muriatique. Les bouteilles d'une capacité ne dépassant pas 25 cl. pourront être expédiées dans des caisses en bois à panneaux pleins solidement construits, les bouteilles étant disposées dans des boîtes en carton ondulé épais, avec caister isolant les bouteilles les unes des autres et les empêchant de s'entre-choquer. Le poids total du liquide des bouteilles contenues dans une même boîte ne doit pas excéder 1 kilo. Les caisses devront peser au maximum 100 kilos et être munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles bien bouchées sont placées debout dans la caisse et une étiquette apparente portant l'inscription « Dessus » indiquera leur position. Les récipients ne doivent pas être complètement remplis. ART. 64. — Voir : Huiles minérales émettant déjà à 35° centigrades des vapeurs inflammables. En wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés. ART. 119. — Voir : Vernis, etc...

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Essence de térébenthine, ammoniacque, huile de mauvaise odeur.	XXIII. — 1° Le transport n'est fait que dans des wagons découverts. 2° Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport. 3° <i>Quand ces produits sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilos par espèce, il est permis de les réunir en un colis tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions.</i> Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 119. — Les wagons spéciaux devront être établis dans des conditions reconnues satisfaisantes par la Compagnie sur laquelle se trouve l'usine expéditrice. Les réservoirs des wagons spéciaux destinés au transport de l'ammoniacque liquide ou alcali volatil devront, en outre, lorsque la densité de ce produit sera inférieure à 0.918 ou que son degré sera supérieur à 23° Beaumé, être capables — sous la responsabilité de l'expéditeur — de résister sans déformation à une pression intérieure de 7 kilos par centimètre carré. Les fûts devront être assez résistants pour ne pas être déformés par les chocs auxquels ils sont exposés au cours du transport. Les bidons devront être emballés dans des caisses ou paniers de manière à être garantis contre les chocs. <i>Les récipients ne devront pas être complètement remplis.</i> ART. 106. — ne sont transportés que sur des wagons découverts ou dans des wagons fermés munis d'ouvertures disposées de manière à assurer la ventilation de l'intérieur du wagon. Essence de térébenthine expédiée dans des touries ou bouteilles bien bouchées. ART. 122. — Les vases la contenant seront refusés s'ils ne sont pas bien bouchés.
Substances arsenicales non liquides, notamment acide arsénieux (fumée arsenicale coagulée), arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), arsenic.	XXIV. — Ne sont admis au transport que : 1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile, l'inscription « Arsenic poison », et 2° Si l'emballage est fait de la manière suivante, soit a) <i>En tonneaux ou caisses doubles,</i> les fonds des tonneaux consolidés	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse, etc. ART. 123. — ne sont admises au transport que dans des sacs en papier entoilé et goudronné, emballés dans des tonneaux ou dans des caisses consolidées au moyen de cercles ou de bandes de fer ou de

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Substances arsenicales non liquides (<i>suite</i>), rouge (réalgar), arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches), etc.	au moyen de cercles et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre, ou b) En sacs de toile goudronnée emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec, ou c) En cylindres de fer-blanc soudés revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.	bois. Des bandes de papier entoilé et goudronné doivent être collées sur les joints du tonneau à l'intérieur. Dans des tonneaux en bois de chêne bien sec, à parois épaisses de 15 mm. au moins à douves parfaitement jointives consolidées par des cercles en fer. Dans des sacs de toile goudronnée emballés dans des tonneaux de bois fort et sec, dont les joints sont recouverts intérieurement de papier goudronné, ou dans des cylindres en fer-blanc soudés, qui soient revêtus d'une enveloppe de bois solide et dont les fonds soient consolidés au moyen de cercles.
Substances arsenicales liquides.	XXV. — N'est admis au transport que si, sur chaque colis, se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription « Arsenic, poison ». Voir ensuite : Acide sulfurique, 4°, 3° (à l'exception de la disposition du 2° citée au 3°), 4° et 5°.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse, etc.... ART. 124. — Les substances arsenicales liquides, particulièrement l'acide arsenique, peuvent être transportées dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ou bien dans des bonbonnes ou bouteilles en verre ou en grès, bien bouchées. Les bonbonnes doivent être bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier, munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles doivent être bien emballées et placées dans des caisses en planches de 1 cm. au moins d'épaisseur, de manière à être protégées contre les chocs. Est également admis le mode d'emballage dit au linogomme, protégés contre les chocs (Voir ci-dessus : Acide muriatique).
Cyanure de potassium.	XXVI. — a). doit être emballé : a) Dans des forts tonneaux de fer à couvercle vissé et muni de cercle de roulement, ou b) Dans des tonneaux doublés bien joints faits de bois sec et solide, con-	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse, etc. ART. 125. — Doit être contenu dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et so-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I.	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Cyanure de potassium <i>(suite)</i>	solidés au moyen de cercles ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes. <i>Les récipients intérieurs doivent être revêtus d'un tissu serré et constitué de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables en cours de route, aucune poussière du contenu ne puisse s'échapper.</i> Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients métalliques soudés. <i>L'emploi de vases en verre ou en grès hermétiquement fermés, au lieu de récipients intérieurs en bois, est admis à la condition que ces vases soient solidement emballés dans de fortes caisses en bois, remplies de foin, de paille ou d'une autre matière d'emballage analogue.</i> 2° <i>La réunion en plusieurs colis de plusieurs vases est également admise sous observation des conditions stipulées ci-dessus à l'alinéa (1) b).</i> 2° (1). La lessive de cyanure de potassium et la lessive de cyanure ne sont admises au transport que : a) Dans des vases en fer étanches munis de bonnes fermetures et emballés dans des caisses en bois ou métal solides garnies de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances meubles, ou b) Dans des wagons réservoirs spécialement aménagés pour ce transport. Les réservoirs doivent être à doubles parois et d'une étanchéité parfaite. <i>Aucune ouverture (robinets, soupapes, etc...) ne doit se trouver à leur partie inférieure. Les ouvertures que portent les réservoirs doivent être rendues étanches, fermées et protégées par des chapes métalliques vissées.</i> 2° <i>Le chargement et le déchargement des colis renfermant des lessives ainsi que le remplissage et la vidange des réservoirs incombent à l'expéditeur et au destinataire. Il ne sera pas donné suite à la demande qui serait adressée au chemin de fer en vue d'obtenir le concours de ses agents</i>	lide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de bois ou de fer de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables dans le transport, le contenu des récipients ne puisse tamiser.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Cyanure de po- tassium (suite).	<i>pour l'accomplissement de l'une ou de l'autre de ces opérations.</i> (3) <i>Le poids brut d'un colis renfermant des lessives ne doit pas dépasser 75 kilos.</i> <i>Le transport n'est permis qu'en wagon découvert.</i> 3° Prescriptions communes aux 1° et 2° : a) <i>Les colis et les wagons réservoirs doivent porter en caractères nets, bien apparents et durables, la mention « Poison », ainsi que l'indication du contenu (Cyanure de potassium, cyanure de sodium). « Lessive de cyanure de potassium », etc...</i> b) <i>Les colis ne peuvent être emballés avec des acides, des acétates, des denrées et boissons alimentaires, des médicaments ou articles analogues.</i> 4° Les prescriptions édictées aux 1°, 2° et 3° sont applicables également par analogie aux vases et wagons réservoirs ayant servi au transport de cyanure de potassium. <i>Les vases de cette espèce doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.</i>	
Levure liquide ou solide.	XXVII. — Doit être transportée dans des vases non fermés hermétiquement, si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients clos il peut exiger de l'expéditeur l'engagement : 1° De renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants. 2° De prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur. 3° De renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des réci-	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques. ART. 116. — La levure liquide ou solide n'est acceptée au transport que dans des récipients non hermétiquement fermés, à moins que l'expéditeur ne déclare prendre toute la responsabilité de l'expédition faite en vase clos.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897..
Levure liquide ou solide <i>(suite)</i> .	pients, soit de leur contenu résultant du transport dans des récipients fermés hermétiquement. (2°) Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la levure comprimée.	
Noir de fumée et autres espèces de suies.	XXVIII. — (1) ne sont admis à l'expédition que dans des emballages offrant toutes garanties contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc...). (2) Si la suie est fraîchement calcinée, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois. (3) La lettre de voiture doit mentionner si la suie est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication, dans la lettre de voiture, la suie sera considérée comme fraîchement calcinée.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 86. — Doivent être contenues dans des enveloppes ou récipients fermés de nature quelconque offrant toutes garanties contre le tamisage.
Charbon de bois.	XXIX. — (1) N'est admis au transport que s'il est emballé. (2) S'il est fraîchement éteint on emploiera pour l'emballage, soit a) des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées, ou b) des tonneaux (dits tonneaux américains), hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et bien ferme, tonneaux dont les extrémités sont munies de cercles en fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou de toile 3° Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 86. — Le charbon de bois en poudre fine ou en grains doit être contenu dans des enveloppes ou récipients fermés, de nature quelconque, offrant toutes garanties contre le tamisage. La déclaration d'expédition doit certifier que le charbon de bois en poudre est dans un état tel qu'il ne soit pas susceptible de s'enflammer spontanément.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Charbon de bois (suite).	fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.	
Cordonnet de soie, soie souple, bourre de soie, soie schappe fortement chargée en écheveaux (Dénomination de la Convention de Berne). Soies souples ou schappes ou écheveaux, cordonnets ou déchets teints en noirs (Dénomination du règlement de 1897).	XXX. — Ne sont admis au transport qu'en caisses. <i>Quand les caisses ont plus de 12 cm. de hauteur intérieure</i>, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 cm. de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 cm. de côté, espacées entre elles de 2 cm. et reliées aux deux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses. Ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir insuffisants, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale. (2) Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture doit indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballages.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 80. — Les soies souples ou schappes, en écheveaux, cordonnets ou déchets, <i>teintes en gros noir, ne sont admises au transport que parfaitement lavées et complètement desséchées.</i> Les expéditions en petite vitesse de ces matières ne sont acceptées que du 1^{er} octobre au 1^{er} mai. Pendant le reste de l'année, les expéditions en grande vitesse sont seules admises.
Laines, poils, laine artificielle, coton soie, lin, chanvre, jute à l'état brut sous forme de déchets provenant de la filature ou tissage,	XXXI. — Ne doivent être transportés s'ils sont imprégnés de graisse et de vernis que dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts munis de bâches. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (4), ces objets ne peuvent être remis au transport qu'à l'état sec et les déchets provenant de la	ART. 81. — doivent être emballées par paquets de 10 kilos, au maximum, dans des caisses à claire-voie. La largeur des caisses ne doit pas excéder la plus grande dimension des paquets; les paquets doivent être isolés en tous sens, les uns des autres, par des traverses laissant entre deux paquets consécutifs un espace vide pour la circulation de l'air; le poids des caisses ne doit pas excéder 60 kilos. ART. 82. — Les soies souples ou schappes : teintes en noir, sont acceptées sans condition d'emballage, seulement elles doivent être accompagnées d'une déclaration de l'expéditeur qu'elles ne sont ni teintes en gros noir, ni dans un état où elles puissent présenter des dangers d'incendie spontanée. ART. 83. — Le chargement de ces matières ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins. ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 48. — Les chiffons, étoupes, déchets de laine, coton, de poils. lorsqu'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, et la laine grasse ayant servi au nettoyage, doivent être emballés dans des enveloppes ou réci-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
à l'état de chiffons ou d'étoupes; les cordages, courroies de coton et de chanvre, cordellettes et ficelles diverses. Laine ayant servi au nettoyage. Chiffons gras ou imprégnés de vernis.	filature ou du tissage ne doivent pas être pressés en balles. (2) La lettre de voiture doit indiquer si les dits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis. (3) La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés. (4) Les chiffons gras ou imprégnés de vernis sont admis au transport, même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées à l'alinéa (3).	ipients fermés: ceux-ci peuvent être de nature quelconque, pourvu que le tassement soit aussi énergique que possible. ART. 49. — Le chargement ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou sur des wagons découverts munis de bâches:
Déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, ongles ou sabots, retailles de peaux fraîches servant à fabriquer la colle non chaulée.	XXXII. — Sont acceptés aux conditions suivantes: 1^o Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides. 2^o Les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au 1^o, ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides, hermétiquement clos. Toutefois, les expéditions partielles de peaux fraîches non salées sont, pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, admises aussi dans des sacs solidement fermés, en bon état, d'un tissu fort et épais, à la condition que les sacs soient passés à l'acide phénique pour que la mauvaise odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les tonneaux, cuveaux, caisses ou sacs. Le transport ne pourra avoir lieu que dans des wagons découverts. 3^o Les tendons frais, les retailles	ART. 4. — Voir ci-dessus: Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus: Chlorate de potasse. ART. 130. — Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que carcasses non chaulées, débris frais de peaux non chaulées, suifs bruts, résidus de fonte de suifs, graisses (A), boyaux verts, sang non desséché, etc..., et les matières fécales doivent être contenus dans des wagons spéciaux, tonneaux ou caisses fermés, rigoureusement étanches et suffisamment solides pour qu'ils ne laissent échapper aucun gaz ou suintement pendant le transport. Toutefois, les suifs bruts non putréfiés et seulement rances peuvent être transportés en sacs du 1^{er} octobre au 30 avril. Les cadavres d'animaux non putréfiés peuvent être expédiés en vrac sur des wagons bâchés. ART. 131. — Les récipients vides ayant contenu ces matières ne peuvent être transportés qu'après avoir été désinfectés efficacement aux frais des expéditeurs. Les wagons et les bâches ayant servi au transport de cadavres d'animaux expédiés en vrac devront

Désignation
des
matières.Transports Internationaux.
Convention de Berne, Annexe ITransports intérieurs.
Règlement de 1897.Déchets d'ani-
maux (suite).

de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle non chaulée, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, en outre, les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés garnis encore de fibres musculaires et de peaux remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes :

a) Du 1^{er} mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'acide phénique. Cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur.

b) Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une bâche en tissu très fort (toile à houblon) et cette bâche doit être elle-même recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur.

c) Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

4^o Les résidus secs ou comprimés à l'état humide provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais) doivent être recouverts entièrement de deux grandes bâches superposées imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure

être désinfectés avant d'être remis en service.

La désinfection du wagon sera faite par les soins de la Compagnie qui percevra pour cette opération la taxe fixée par l'arrêté sur les frais accessoires, à moins que le wagon n'appartienne à un particulier, auquel cas celui-ci aura à sa charge les soins et les frais de désinfection.

Nota. — Lorsque le transport des cadavres d'animaux est effectué dans des wagons ou récipients étanches appartenant à des particuliers, les soins et les frais de désinfection incombent aux destinataires. Les Compagnies n'auront donc qu'à s'assurer que l'opération a été faite convenablement. Mais il doit être expressément entendu que, dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les compagnies auraient la faculté de faire dresser procès-verbal lors de la réexpédition à vide du wagon ou des récipients (Dépêche ministérielle du 16 mars 1901).

ART. 177. — Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que carnasses non chaulées, débris frais de peaux non chaulés, suifs bruts, résidus de fonte de suifs, graisses (A), boyaux verts, sang noir desséché, etc. . . . , et les matières fécales, ne seront acceptés à destination des gares non pourvues d'un service de camionnage que sous le bénéfice d'une déclaration du destinataire remise au point d'expédition et spécifiant que l'enlèvement sera effectué dans le délai de 6 heures non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public, à partir du moment où ce destinataire aura été avisé de l'arrivée par le télégraphe, la poste ou un exprès.

Si la gare destinataire est pourvue d'un service de camionnage, ces matières pourront, faute de la précédente déclaration, être acceptées avec l'ordre exprès donné par l'expéditeur de faire, à l'arrivée, le ca-

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Déchets d'animaux (suite).	<i>doit être passée à l'acide phénique dilué, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir.</i> <i>Entre les deux bâches qui doivent être fournies par l'expéditeur, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.</i> Les résidus de cette nature non comprimés et à l'état humide doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir. 5° Le transport par charge complète des matières non dénommées aux 3° et 4° ci-dessus, mais analogues à celles qui y sont indiquées, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir des bâches. 6° <i>Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.</i> 7° Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquelles les matières de ce genre ont été transportées ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique. 8° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur et du destinataire. 9° <i>Les peaux sèches ne sont admises que si elles sont remises en paquets et ficelées.</i>	mionnage au domicile du destinataire. Dans ce cas, les frais de désinfection éventuelle des voitures ayant servi à ce camionnage seront à la charge du destinataire. <i>Le chargement et le déchargement des cadavres d'animaux chargés en vrac doivent être faits par l'expéditeur et le destinataire.</i> Peaux fraîches et cuirs verts non salés. ART. 132. — Les peaux fraîches et les cuirs verts non salés peuvent être chargés en vrac. ART. 178. — <i>Les peaux fraîches doivent être chargées directement de voitures à wagons, dans un délai de deux heures à partir de l'entrée en gare, par les soins des expéditeurs ou, à défaut, aux frais de ceux-ci par les soins des Compagnies.</i> Elles doivent être déchargées et enlevées des gares par les soins des destinataires ou, à défaut, aux frais de ceux-ci et d'urgence par les soins des Compagnies dans un délai de 6 heures à partir de leur arrivée, non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public. N.-B. — <i>Les peaux des animaux nouvellement tués et vidés pour la vente au détail, lorsqu'elles sont expédiées en grande vitesse en même temps que les animaux ainsi préparés (viande de boucherie), ne doivent pas être assimilées aux peaux fraîches et aux cuirs verts non salés : elles ne sont donc pas soumises aux conditions imposées ci-dessus pour les peaux fraîches et cuirs verts non salés, transportés isolément.</i> Os frais, tendons, cornes, onglons, sabots, os de cuisine. ART. 133. — Les os frais, tendons, etc. . . . , peuvent être enfermés dans des sacs du 1^{er} octobre au 30 avril ; ils doivent être contenus dans des tonneaux hermétiquement clos du 1^{er} mai au 30 septembre. Toutefois, les cornes, onglons et

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne, Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Déchets d'animaux (suite). Objets auxquels le feu peut être facilement communiqué, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), joncs, à l'exception du jonc d'Espagne, écorces d'arbres, tourbe mécanique ou comprimée, matières à filet végétales et leurs déchets; les rognures de papier, la sciure de bois, les pâtes de bois, les copeaux de bois etc., ainsi que	XXXIV. — Objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, etc.... ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèrent eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'Administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.	sabots auxquels n'adhère aucune matière putrescible, peuvent être chargés en vrac. Les os de cuisine peuvent être transportés en sacs ou en vrac du 1^{er} octobre au 30 avril et ne peuvent l'être qu'en sacs du 1^{er} mai au 30 septembre. ART. 179. — Pour les os frais, les tendons et les cornes, onglons et sabots, non complètement débarrassés de toute matière putrescible, on appliquera à l'arrivée les mesures édictées à l'article 178 pour les peaux fraîches (Voir ci-dessus). ART. 126. — Les matières ci-dessus ne peuvent être chargées que sur des wagons découverts. Si les wagons sont recouverts de bâches, celles-ci devront être imperméables. Elles seront fournies par les expéditeurs. ART. 127. — Les frais de désinfection éventuelle des wagons, bâches ou récipients en retour ayant servi au transport de ces matières sont à la charge des expéditeurs. ART. 109. — Doivent, lorsqu'ils sont transportés sur des wagons découverts, être bâchés de telle sorte que la surface supérieure du chargement au moins soit couverte.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne, Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables. Cartouches pour armes à feu, cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal, cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique.	XXXVI. — Sont transportées, aux conditions suivantes : a) <i>Pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton munies d'un renfort métallique intérieur ou extérieur, la charge entière de poudre contenue dans le renfort métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport.</i> b) Les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc..... doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solides et bien conditionnées, dont les parois devront avoir au moins 15 mm. d'épaisseur ; les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier d'étoupe ou de tout autre liègeuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. <i>Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois peut être de 10 mm.</i> c) Le poids d'une caisse remplie	ART. 4, 5 et 96. — Voir ci-dessus : Capsules pour armes à feu, etc... ART. 97. — Doivent être renfermées dans des boîtes de carton ou de fer blanc. Ces boîtes seront emballées dans des caisses en planches dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur. Chaque caisse ne devra renfermer qu'une seule et même espèce de munitions, ne devra contenir aucune autre matière explosible ou facilement inflammable et ne devra peser plus de 100 kilos : Les caisses pesant brut plus de 10 kilos seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter le maniement. L'emballage devra être fait solidement et de manière qu'il n'y ait pas d'espaces vides dans les caisses.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Cartouches pour armes à feu, etc. (suite).	de cartouches ne peut dépasser 100 kilos. Les caisses pesant brutes plus de 10 kilos seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention. d) <i>Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer ; elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.</i> e) <i>Les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets de la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit : « Le sous-signé certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque.... est conforme en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage aux dispositions arrêtées sous le n° XXXVI de l'annexe I de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer.</i>	
Cartouches Flobert à balles et à petits plombs.	XXXVII. — (1) <i>Les cartouches à balles</i> doivent être emballées dans des boîtes en carton, des boîtes en fer-blanc, des petites caisses en bois, ou des sacs de toile forte. 2° <i>Les cartouches à petits plombs</i> doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc, de petites caisses en bois, ou dans des cartons solides, de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu. (2) Tout récipient contenant des cartouches Flobert doit être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide et chaque colis doit porter, suivant son contenu, l'inscription : « Cartouches Flobert à balles » ou « Cartouches Flobert à petits plombs ». <i>Le</i>	ART. 4, 5, 96, 98, 99. — Voir ci-dessus : Capsules pour armes à feu, etc...

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Cartouches Flobert, etc. (suite).	<i>poids de la caisse ou du tonneau ne peut dépasser 100 kilos.</i> (3) Amorces Flobert. Voir ci-dessus : Cartouches Flobert.	
Pièces d'artifices fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues (Dénomination de la Convention de Berne) Artifices munis de dispositifs d'inflammation simple à l'exclusion des détonateurs. (Dénomination du règlement de 1897).	XXXVIII. — <i>Elles ne doivent contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et ferro-cyanure de potassium ; elles ne doivent également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, ni en général aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles doivent se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre en grains.</i> <i>2° Le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifices réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition de 2 kil. 500 ;</i> <i>3° Les pièces d'artifices doivent être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons ou dans du papier d'emballage solide, l'amorce de chaque pièce doit être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport doivent être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étaupe, des déchets de papier ou des matières analogues, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu.</i> <i>Les matières employées pour combler les espaces vides doivent être très propres et absolument sèches ;</i>	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Acide picrique, etc... ART. 21. — Les pièces d'artifice munies de dispositifs d'inflammation simple à l'exclusion des détonateurs et les mèches de mineurs munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation doivent être emballées dans des caisses en planches jointives dont le poids brut ne peut dépasser 100 kilos : les planches auront 1 cm. au moins d'épaisseur si le poids brut du colis n'excède pas 40 kilos et 1 cm. 1/2 si ce poids dépasse 40 kilos. Les mèches de mineurs peuvent être également emballées dans des barils hermétiquement fermés. Exceptionnellement, les pièces d'artifices de grandes dimensions munies de dispositifs d'inflammation simple à l'exclusion des détonateurs pourront n'être pas emballées ; elles seront alors fixées avec soin contre les parois des wagons et isolées. ART. 22. — Le chargement des pièces d'artifice munies de dispositifs d'inflammation simple à l'exclusion des détonateurs de mèches de mineurs.... ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins. ART. 23. — On ne peut admettre dans ces wagons aucune autre matière explosible ou facilement inflammable.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Pièces d'artifices, etc. (suite).	pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étoffe grasse, par exemple, est prohibé. Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifice et autres objets ; 4° Les caisses doivent être faites avec de fortes planches d'une épaisseur de 22 m. au moins ; leurs côtés doivent être ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses doit être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne doit rester sur l'extérieur des caisses, ni trace, ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifice. Le volume de la caisse ne doit pas dépasser 1 m³ 200 décimètres cubes, son poids brut ne peut être supérieur à 75 kilos. Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription « Pièces d'artifice de poudre en poussière », ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi doit, en outre, être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifice qu'il contient et spécifiant, notamment, si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifice pour salon, etc.... ; 5° Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que les prescriptions énoncées aux 1° et 4° ont été observées : la signature devra être dûment certifiée.	
Fulmi-coton contenant au moins 15 0/0 d'eau. Fulmi-coton sous forme d'ouate et fulmi-coton (coton nitré pour collodion) contenant au moins 35 0/0 d'eau. (Dénomination de la Convention de Berne).	a) Fulmi-coton contenant au moins 15 0/0 d'eau. XXXIX. — 1° Doit être soigneusement emballé dans des récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients doivent porter d'une manière apparente l'inscription « Fulmi-coton mouillé comprimé ». Le poids maximum de chaque colis isolé ne peut être de plus de 90 kilos. 3° L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que la nature	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Acide picrique, etc.... a) Fulmi-coton. ART. 6. — Le fulmi-coton doit toujours être livré au chemin de fer sous deux enveloppes étanches, c'est-à-dire ne laissant pas tamiser le contenu L'enveloppe intérieure peut être une caisse en bois, un baril, un sac en toile ou en cuir. L'enveloppe extérieure sera une

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Fulmi-coton etc. (suite). Fulmi-coton humide renfermant au moins 25 0/0 d'eau. Echantillons de coton poudre renfermant au moins 25 0/0 d'eau. (Dénomination du règlement de 1897).	du fulmi-coton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées : <i>sa signature doit être dûment certifiée.</i> 4° Le fulmi-coton ne peut être transporté avec d'autres marchandises dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables. 5° <i>La réunion dans le même wagon de cartouches pour armes à feu, pièces d'artifices, mèches ou amorces explosibles et de fulmi-coton est interdite.</i> 6° <i>Les wagons découverts</i> employés au transport du fulmi-coton doivent être bâchés. XL. — b) Fulmi-coton sous forme d'ouate et fulmi-coton (coton nitré pour collodion). 1° Sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches, solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 0/0 d'eau. 2° La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées. 3° Les prescriptions de l'alinéa (1) relatives à l'emballage, de même que les prescriptions de l'alinéa (2) sont aussi applicables au fulmi-coton pour collodion qui contient au moins 35 0/0 d'alcool.	caisse en bois ou en cuivre ou un baril. ART. 7. — Les barils ou caisses <i>... sont chargés dans des wagons couverts et fermés à panneaux pleins, qui ne doivent contenir aucune marchandise explosive d'une autre nature ou facilement inflammable. Cette interdiction ne s'applique pas aux produits de même espèce à des degrés différents de préparation.</i> Toutefois les barils, caisses et coffres d'artillerie expédiés par les établissements militaires sont chargés dans des wagons couverts ou fermés qui ne doivent contenir aucune des marchandises rangées sous le nom : « Autres matières » aux paragraphes a, b, c, d de l'article 3. <i>Mais ces wagons peuvent renfermer des explosifs ou munitions des 2°, 3° et 4° catégories autres que ceux dont la réunion dans un même wagon est interdite par le présent règlement.</i> <i>Les marchandises ... qui peuvent être chargées dans ces wagons devront être à destination de la même gare ou des au-delà.</i> <i>Le plancher de ces wagons doit être recouvert d'un prélat imperméable de manière à prévenir tout répandage sur la voie. Ces wagons doivent porter une inscription bien apparente indiquant la nature du chargement.</i> <i>La charge des wagons, y compris les emballages, est limitée à 5.000 kilos.</i> <i>Les barils doivent être non pas placés sur l'un des fonds, mais couchés dans les wagons et fortement calés avec du bois.</i> b) Fulmi-coton humide contenant au moins 25 0/0 d'eau. ART. 70. — <i>Doit être emballé dans une première enveloppe étanche de papier, de carton, de bois, de tôle, de zinc ou de caoutchouc mise elle-même dans une caisse ou un baril en bois, solidement établis.</i>

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Fulmi-coton, etc. (suite).		ART. 71. — Les caisses ne devront pas contenir d'amorces et ne pèseront pas plus de 100 kilos. <i>Les caisses pesant plus de 10 kilos devront être garnies de poignées ou de liteaux destinés à en faciliter le maniement.</i> ART. 72. — <i>Les caisses ou autres enveloppes seront chargées dans des wagons couverts et à panneaux pleins ne renfermant aucune autre substance explosible.</i> C. — <i>Echantillons de coton poudre humide renfermant au moins 25 0/0 d'eau.</i> ART. 101 bis. — <i>Les échantillons de coton poudre humide renfermant au moins 25 0/0 d'eau doivent être emballés en récipients étanches contenant chacun au plus 25 grammes de matière sèche. Ces récipients doivent être arrimés, au nombre de 12 au plus, dans une boîte en bois de 8 mm. d'épaisseur au moins et soigneusement séparés les uns des autres ainsi que des parois de la boîte par des matières inertes molles et flexibles (carton ondulé par exemple), de manière à éviter toute chance de rupture des récipients.</i> <i>Ces boîtes ne peuvent être transportées que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.</i> ART. 4, 5, 96 et 98. — Voir ci-dessus : Capsules pour armes à feu, etc... <i>Les bonbons fulminants, avant d'être emballés dans des caisses en bois, doivent être enfermés dans des boîtes en carton à raison de 12 au plus par boîtes.</i> ART. 99. — <i>Le chargement... ne peut avoir lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.</i>
Bonbons fulminants. Feux de bengale, etc.	Bonbons fulminants. XLII. — Les bonbons dits bonbons fulminants sont admis au transport, à la condition qu'ils soient renfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons soient emballés dans des caisses en bois. Feux de bengale. XLIII. — Les feux de bengale préparés à la laque (feux de bengale de salon) sans amorces, les papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes..... doivent être emballés dans des récipients en forte tôle ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser 1 m. 200. L'emballage doit être fait solidement et de telle sorte que les	

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Bonbons fulminants, etc. (suite).	récipients ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses doivent porter une inscription indiquant leur contenu.	ART. 4, 5 et 96. — Voir ci-dessus : Cartouches pour armes à feu, etc...
Pois fulminants.	XLIII. — Sont admis aux conditions suivantes : 1^o Ils doivent être emballés par nombre de 1.000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants <i>ne doivent pas contenir, en totalité, plus de 50 centigrammes de fulminate d'argent.</i> 2^o Les boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou de solides caisses en bois, d'un volume de 300 décimètres cubes au plus, un espace vide de 30 mm. au moins doit exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide doit être rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe, ou de toute autre matière analogue, de telle sorte que, même en cas de secousses, aucun mouvement de déplacement des paquets ne puisse se produire ; ces paquets ne peuvent être emballés avec d'autres objets. 3^o <i>Les récipients et les caisses doivent porter d'une manière apparente l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique ;</i> 4^o Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration <i>revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer</i>, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux 1^o et 3^o ont été observées.	ART. 98 <i>ter</i>. — Les pois fulminants <i>ne doivent pas contenir plus de 3 grammes de fulminate d'argent pour 1.000 pois.</i> ART. 98 <i>quater</i>. — Ils doivent être enfermés au nombre de 1.000 au plus dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées dans du papier. Ces boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou dans de solides caisses en bois d'un volume maximum de 0 m³ 500 et emballés de façon à ne pouvoir se déplacer. Un espace de 30 mm. rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe ou d'autre matière analogue doit séparer les parois de la caisse de son contenu. ART. 99. — Le chargement ne peut avoir lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
Gaz liquéfiés.	XLIV. — Acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniacque, chlore, acide sulfureux, anhydride et phosphogène (oxychlorure de carbone) ne sont admis au transport qu'aux conditions suivantes : 1^o Ces produits doivent être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu, toutefois le phosphogène peut aussi être	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques, etc... ART. 5. — Voir ci-dessus : Acide nitrique concentré, etc... ; a) Acide carbonique et protoxyde d'azote. ART. 24. — <i>L'acide carbonique et le protoxyde d'azote liquéfiés doivent être purs de tout résidu d'air.</i> ART. 25. — Ces produits doivent

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne, Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Gaz liquéfiés (suite).	renfermé dans des récipients en cuivre. Ces récipients doivent : a) Avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au 2° sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. <i>Cette épreuve doit être renouvelée tous les 3 ans</i> pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène ; b) Porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilos qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du 2°, ainsi que la date de la dernière épreuve. c) Etre munis de soupapes protégées par des chapes du même métal que les récipients et vissées aux récipients. — Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène peuvent être pourvus de chapes en fer forgé. — Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. — <i>Les récipients destinés au transport du phosgène peuvent être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape au lieu de soupapes.</i> Ces bouchons doivent fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. 2° La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit :	être renfermés dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit. Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais des intéressés, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression de 250 kilos par centimètre carré. <i>Cette épreuve sera renouvelée tous les 5 ans.</i> Chaque récipient portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent indiquant : 1° Le poids du récipient vide ; 2° La charge en kilogrammes qu'il peut contenir et qui doit être limitée à 1 kilo de liquide pour 1 litre 34 de capacité. 3° La date de la dernière épreuve. Toutes ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients. Quand les récipients seront chargés en vrac, ils devront être confectionnés de façon à ne pouvoir rouler, ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but et être peints en blanc ; en outre, les soupapes et robinets devront être protégés par des chapes ou couvercles de même métal que les récipients et vissés sur eux. Quand les récipients seront emballés dans des caisses solides, la chape, la garniture extérieure pour empêcher le roulement et la peinture en blanc ne seront pas obligatoires. Les caisses devront d'ailleurs être disposées de manière que les timbres officiels d'épreuve puissent facilement être découverts. ART. 26 bis. — Les prescriptions des articles 24, 25 et 26 ne s'appliquent pas aux petits récipients d'acide carbonique liquéfié dont il est question à l'article 105 bis ci-après. ART. 26. — Le transport n'aura lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou bien dans des wagons spécialement aménagés

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Gaz liquéfiés (suite).	a) Pour l'acide carbonique et le protoxyde à 250 atmosphères et 1 kilo de liquide pour 1 lit. 34 de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de 13 lit. 40 ne peut contenir plus de 10 kilos d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides. b) Pour l'ammoniaque à 100 atmosphères et 1 kilo de liquide pour 1 lit. 86 de capacité du récipient. c) Pour le chlore à 50 atmosphères et 1 kilo de liquide pour 90 centilitres de capacité. d) Pour l'acide sulfureux et le phosgène à 30 atm. et 1 kilo de liquide pour 80 centilitres de capacité. 3° Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne peuvent être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu. 4° Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois. 5° Les gaz liquéfiés peuvent être transportés en petites quantités, dans des tubes de verre solidement fondus, savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes au maximum, l'ammoniaque et le chlore jusqu'à 20 grammes au maximum, l'acide sulfureux anhydre et l'oxychlorure de carbone (phosgène) jusqu'à 100 grammes au maximum. Chaque tube de verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant de l'ammoniaque ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant du chlore. L'acide carbonique liquéfié peut encore être transporté en récipients métalliques (sodosparklets) contenant 25 grammes au plus de liquide.	à cet effet. Dans le dernier cas, les récipients devront être protégés par un revêtement en bois ou par une bûche. Les récipients ne doivent jamais être violemment projetés, ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu. b) Acide carbonique liquéfié en récipients contenant au plus 25 grammes de liquide. ART. 105 bis. — Les récipients contenant 25 grammes au plus d'acide carbonique liquéfié ne sont soumis qu'aux prescriptions suivantes : L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air. Les récipients doivent être chargés au maximum d'un gramme de liquide pour 1 cm³ 34 de capacité. Ils doivent offrir, sous la responsabilité du fabricant d'acide carbonique qui en fait usage, une résistance suffisante. C. — Ammoniac, chlore, phosgène. ART. 39. — Le chlore liquéfié n'est admis au transport que s'il est anhydre, c'est-à-dire complètement dépourvu d'eau. ART. 40. — Le chlore liquéfié anhydre, le gaz ammoniac liquéfié et le phosgène ou oxychlorure de carbone liquéfié doivent être renfermés dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit : toutefois, le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre. Les récipients seront soumis au préalable, aux frais de l'expéditeur, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression fixée : Pour le gaz ammoniac, à 100 kilos. Pour le chlore, à 50 kilos. Pour le phosgène, à 30 kilos. Cette épreuve sera renouvelée tous les 3 ans pour le gaz ammoniac et tous les ans pour le chlore et le phosgène.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Gaz liquéfiés (suite).	L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air. Les récipients doivent être chargés au maximum de 1 gramme de liquide pour 1 cm ³ 340 de capacité.	Chaque récipient portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent indiquant : 1° Le poids du récipient vide. 2° La charge en kilogrammes qu'il peut contenir et qui doit être limitée : Pour le gaz ammoniac, à 1 kilo de liquide par 1 lit. 86 de capacité. Pour le chlore, à 1 kilo de liquide par 0 lit. 9 de capacité. Pour le phosgène, à 1 kilo de liquide par 0 lit. 8 de capacité. 3° La date de la dernière épreuve. Toutes ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients. Les soupapes ou robinets devront être protégés par des chapes ou couvercles en métal vissés sur les récipients. Quand ils seront chargés en vrac, les récipients devront être peints en blanc. Ils seront confectionnés de façon à ne pouvoir rouler ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but. ART. 41. — Voir ci-dessus article 26 : Acide carbonique liquéfié. ART. 42. — Le chlore liquéfié anhydre peut également être transporté dans des wagons réservoirs spéciaux. Les réservoirs en fer seront soumis, dans les conditions indiquées à l'article 40, à une épreuve renouvelée tous les ans de 23 kilos par C² et leur charge sera limitée à 1 kilo par 0 lit. 8. Les réservoirs devront être peints en blanc ou protégés contre l'action du soleil par un revêtement en bois. d) Acide sulfureux anhydre liquéfié. ART. 42 bis. — L'acide sulfureux anhydre liquéfié doit être renfermé dans des récipients, soit en fer forgé ou en acier doux, soit en cuivre ; ces récipients devront contenir au maximum un kilogramme de liquide par 0 lit. 8 de capacité. Les récipients en fer ou en acier

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Gaz liquéfiés (suite).		seront assujettis aux conditions spécifiées pour le phosgène aux articles 40 à 42. <i>Les récipients en cuivre seront soumis, avant leur mise en service, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent sans fuites ni déformations permanentes une pression de 15 kilos. Ils ne pourront être réexpédiés de l'usine productrice plus de 10 ans après la dernière épreuve sans en subir une nouvelle.</i> Chaque récipient en cuivre portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide, son poids quand il est rempli au maximum et la date de la dernière épreuve; ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients. Quel que soit leur mode d'expédition ou de chargement, ces récipients en cuivre devront être embaltés dans des caisses solides en bois permettant de vérifier facilement les marques officielles. ART. 41 et 42. — Voir ci-dessus art. 26 : Acide carbonique liquéfié.
Air liquide.	XLIV. — a) (1). L'air liquide est admis au transport dans des bouteilles en verre à double paroi empêchant la conductibilité et le rayonnement de la chaleur, entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide, ce bouchon de feutre doit être fixé de manière que la bouteille ne puisse se déboucher si elle perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant d'aplomb sur le sol. Le transport de ces corbeilles ou récipients doit être effectué soit dans des coffres métalliques ouverts en haut, ou garantis à leur partie supérieure par un treillis	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse, etc.. ART. 87. — Les récipients contenant de l'air liquide seront soigneusement emballés dans des caisses solides en bois ou en tôle dont la forme indique nettement le fond sur lequel elles doivent reposer. Ces caisses doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de rupture des ballons, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur; leurs parois latérales seront percées, vers la partie supérieure, d'orifices suffisants pour l'évacuation du gaz; elles seront munies de poignées pour en faciliter la manutention et porteront en caractères très apparents, et au moins

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Air liquide (suite).	<i>en fil de fer, un couvercle perforé, ou tout autre mode de protection analogue, soit dans des caisses en bois portant les inscriptions « Air liquide », « Haut », « Bas », « Très fragile ». Ces récipients ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable telle que : sciure de bois, tontisse ligneuse, tourbe, paille, foin.</i> Les coffres et les caisses doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de rupture des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'intérieur. Les coffres et les caisses doivent être placés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber ni se renverser, et de telle sorte que les bouteilles restent debout et ne puissent pas être endommagées par d'autres colis. Aucune matière facilement inflammable en petits morceaux ou à l'état liquide ne doit être chargée à proximité immédiate de l'air liquide. (2) Au lieu de bouteilles en verre à double paroi, entourées de feutre, on peut employer d'autres récipients à la condition toutefois de les protéger contre l'échauffement, de manière qu'ils ne puissent se couvrir de rosée ni de givre. Si ces récipients sont assez résistants et se tiennent d'aplomb, ils n'ont pas besoin d'être entourés de corbeilles en fil de fer ou d'autres moyens de protection. Sont applicables du reste par analogie les dispositions de l'alinéa (1).	sur deux faces opposées, les inscriptions « Très fragile », « Haut », « Bas ».
Oxygène, hydrogène et gaz d'éclairage comprimés.	XLV. — Sont transportés aux conditions ci-après : 1° Ces produits ne peuvent être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères : ils doivent être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients doivent :	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Chaque colis doit porter d'une façon apparente, sur les fonds s'il s'agit de fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou empreinte faisant connaître la nature du produit avec la mention « matière inflammable », s'il y a lieu (excepté pour l'oxygène).

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Oxygène, etc. (suite).	a) Avoir supporté à l'épreuve officielle <i>une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent</i> au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les 3 ans. b) Porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve ; c) Etre munis de soupapes qui doivent être protégées, si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 25 mm., vissé dans le goulot mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice. Si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage par des chapes d'acier, de fer forgé ou de fonte vissées solidement au récipient ; d) <i>S'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler.</i> Les récipients livrés par charges partielles doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Si la remise a lieu en caisses, celles-ci doivent porter l'inscription suivante énoncée clairement « Oxygène comprimé » ou « Gaz d'éclairage comprimé ». 2° Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en sont requises, adapter le manomètre au récipient pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification doit être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent. 3° Les récipients contenant des	a) A une pression de plus de 15 kilos par centimètre carré. Art. 28. — ne peuvent être transportés à une pression supérieure de 200 kilos pour les gaz combustibles. Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en sont requises, adapter le manomètre au récipient pour permettre de vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Art. 29. — <i>L'expéditeur des récipients chargés à plus de 200 kilos sera tenu de remettre à la gare de départ en double exemplaire une déclaration écrite du fabricant certifiant que les récipients présentés au transport sont établis de manière que le métal n'y travaille pas à des tensions supérieures à 15 kilos par millimètre carré sous la pression d'expédition.</i> Les récipients doivent être des cylindres d'une seule pièce, en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 m. et d'un diamètre intérieur maximum de 21 cm. Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais de l'expéditeur, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent sans fuite ni déformations permanentes une pression égale : <i>à une fois et demie celle des gaz qu'ils renferment, si la pression est inférieure à 200 kilos.</i> Cette épreuve sera renouvelée tous les trois ans. Les récipients porteront une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve. Ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients. Les soupapes et robinets des récipients devront être protégés par des

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Oxygène, etc. (suite).	gaz comprimés ne doivent pas être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou de la chaleur du feu. 4^e Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons découverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.	chapes ou couvercles en métal vissés sur les récipients. Si les soupapes sont dans l'intérieur du goulot, elles devront être protégées par un bouchon du même métal que le récipient, d'une hauteur d'au moins 25 mm. vissé dans le goulot, mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice. Les récipients seront confectionnés de façon à ne pouvoir rouler ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but. ART. 30. — Le transport des gaz comprimés doit avoir lieu dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou dans des wagons spécialement aménagés à cet effet. Dans le dernier cas, les récipients devront être protégés par un revêtement en bois ou par une bâche. Les récipients ne doivent jamais être violemment projetés ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu. b) A une pression de 15 kilos au plus par centimètre carré. ART. 104. — <i>Doivent être renfermés dans des récipients métalliques solidement établis.</i> <i>Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais des intéressés, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuite ou déformations permanentes, une pression supérieure de 4 kilos à la pression maximum à laquelle ils peuvent être soumis en service. Cette épreuve sera renouvelée tous les dix ans.</i>
Chlorure de méthyle.	XLVI. — Le chlorure de méthyle ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches, hermétiquement fermés et chargés sur des wagons découverts. <i>Pendant le mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur à moins que les récipients ne soient enfermés dans des caisses en bois.</i>	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques, etc... ART. 43. — Le chlorure de méthyle doit être renfermé dans des cylindres métalliques offrant, sous la responsabilité du fabricant de cette substance, une résistance suffisante et qui ne seront remplis qu'aux neuf dixièmes. <i>On inscrira sur ces cylindres leur poids lorsqu'ils sont vides et leur poids lorsqu'ils sont remplis aux neuf</i>

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Chlorure, etc. (suite).		<i>dixièmes de chlorure de méthyle.</i>
		ART. 44. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager, par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.
		ART. 45. — Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux envois de petites quantités de chlorure de méthyle prévus par l'article 161 ci-dessous.
		ART. 161. — Exceptionnellement, on pourra admettre au transport par grande vitesse comme colis postaux des flacons contenant 300 grammes au plus de chlorure de méthyle. Chaque flacon devra être isolé dans une caisse ne contenant aucun autre produit.
Trichlorure de phosphore. Oxychlorure de phosphore. Chlorure d'acétyle. Pentachlorure de phosphore.	XLVII. — Ne sont admis que s'ils sont présentés au transport :	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques.
	1 ^o Dans des récipients de fer forgé, de fer fondu, d'acier fondu, de plomb ou de cuivre absolument étanches et hermétiquement clos, ou	ART. 57. —
	2 ^o Dans des récipients en verre, en ce dernier cas les prescriptions suivantes doivent être observées.	doivent être contenus dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches et hermétiquement clos, ou bien dans des bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri et dont les bouchons doivent être enduits de paraffine. Les goulots de ces bouteilles doivent être recouverts d'une enveloppe en parchemin.
	a) L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre doivent être enduits de paraffine et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin.	Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 5 kilos pour le pentachlorure de phosphore, ou plus de 2 kilos pour les autres produits énumérés ci-dessus, doivent être placés dans des récipients en métal pourvus de poignées.
	b) Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilos doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées; un espace vide de 30 mm. doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.	Les bouteilles contenant 5 kilos au plus pour le pentachlorure de phosphore, et 2 kilos au plus pour les autres produits énumérés ci-dessus, peuvent être placées dans des caisses en bois solides pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles. Chaque caisse ne peut renfermer plus de 4 bouteilles.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Trichlorure de phosphore, etc. (suite).	divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de 4 bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 mm. entre elles et les parois de la caisse; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire. On peut employer dans l'emballage des bouteilles de chlorure d'acétyle <i>b)</i> et <i>c)</i> de la sciure de bois au lieu de terre d'infusoires. <i>d)</i> Le couvercle des récipients dont il est parlé en <i>b)</i> et <i>c)</i> doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre. XLVIII. — Pour le pentachlorure de phosphore, la limite sus-indiquée de 2 kilos est portée à 5 kilos.	Dans tous les cas, un espace de 30 mm. doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients ou caisses; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire. Pour le chlorure d'acétyle, la terre d'infusoire pourra être remplacée par de la sciure de bois. ART. 58. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
Sodium et potassium.	XLVIII. — <i>a)</i> Le sodium et le potassium doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc, solides, à couvercles soudés, ou dans des bouteilles en verre, solides, hermétiquement bouchées, qui doivent être complètement secs ou remplis avec du pétrole. Les bouteilles en verre doivent être placées dans de la terre d'infusoires ou de la sciure de bois. Les récipients en fer blanc ou les bouteilles doivent être emballés dans des caisses en bois. Lorsqu'il est fait usage de bouteilles, ces caisses doivent être revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle à couvercle bien soudé.	ART. 4 et 5. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. <i>Sodium.</i> ART. 95 bis. — Le sodium doit être contenu, soit dans des boîtes en fer-blanc soudées, renfermées dans des caisses en bois, soit dans des fûts métalliques solides à fermeture étanche et protégés contre les chocs par une armature en fer; les boîtes et les fûts doivent être remplis d'huile minérale lourde. Les fûts seront placés debout, l'orifice en dessus. <i>Potassium.</i> ART. 53. — Le potassium doit être contenu dans des fûts étanches et remplis d'huile de naphte et soudées, entourées de sciure de bois et renfermées dans des caisses cerclées en fer ou munies aux deux bouts de fortes traverses en bois entourant leurs quatre faces. ART. 54. — Le chargement des récipients contenant. du potassium ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Peroxyde de sodium et le bioxyde de baryum.	XLIX. — a). doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, complètement étanches, emballés dans une forte caisse en bois revêtue intérieurement d'une caisse de tôle à couvercle soudé.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques, etc.. ART. 113. — Le bioxyde de baryum et le peroxyde de sodium doivent être emballés dans des récipients <i>parfaitement étanches et incombustibles, munis d'un bouchage hermétique et également incombustible.</i> Si ces récipients sont fragiles, ils doivent être protégés contre les chocs de manière à ne pouvoir se briser, ni pendant leur manutention, ni en cours de route. <i>Le bioxyde de baryum peut également être emballé dans des tonneaux en bois dur bien étanches, le produit doit alors être entouré d'une première enveloppe en papier glacé et d'une seconde enveloppe en toile de coton glacé.</i>
Papier graissé ou huilé et fuseaux faits en papier.	LI. — (1) Ne peuvent être expédiés qu'en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches. (2) <i>La lettre de voiture accompagnant les envois de fuseaux de cette nature doit contenir une déclaration de l'expéditeur certifiant qu'ils ont été chauffés après avoir été imbibés d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau.</i>	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Accumulateurs électriques, etc.. ART. 109. — le papier graissé ou huilé et fuseaux de papier, doivent, lorsqu'ils sont transportés sur des wagons découverts, être bâchés de telle sorte que la surface supérieure du chargement au moins soit couverte.
Matières fécales.	LII. — Le fumier et les matières fécales y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances ne sont admis que par wagon complet et aux conditions suivantes : 1° Le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur et par le destinataire qui doivent, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les règlements de l'Administration. 2° <i>Le fumier sec, non comprimé, est expédié dans des wagons découverts revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur.</i>	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse. ART. 130. — Les matières fécales, doivent être contenues dans des wagons spéciaux, tonneaux ou caisses fermés, rigoureusement étanches et suffisamment solides pour qu'ils ne laissent échapper aucun gaz ou suite pendant le transport. ART. 131. — Les récipients vides ayant contenu ces matières ne peuvent être transportés qu'après avoir

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Matières fécales (suite).	3° Les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne peuvent être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts ainsi que dans des wagons réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport, et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et liquides ainsi que le dégagement d'odeur méphitique. 4° Ces matières ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises. 5° <i>Le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.</i> 6° Ces transports restent d'ailleurs soumis aux prescriptions de police de chaque Etat.	été désinfectés efficacement aux frais des expéditeurs. La désinfection du wagon sera faite par les soins de la Compagnie qui percevra pour cette opération la taxe prévue par l'arrêté sur les frais accessoires à moins que le wagon n'appartienne à un particulier, auquel cas celui-ci aura à sa charge les soins et les frais de désinfection. ART. 177. — les matières fécales ne seront acceptées à destination des gares non pourvues d'un service de camionnage que sous le bénéfice d'une déclaration du destinataire remise au point d'expédition et spécifiant que l'enlèvement sera effectué dans le délai de 6 heures, non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public, à partir du moment où ce destinataire aura été avisé de l'arrivée par le télégraphe à la poste ou un exprès. Si la gare destinataire est pourvue d'un service de camionnage, des matières pourront, faute de la précédente déclaration, être acceptées avec l'ordre exprès donné par l'expéditeur de faire, à l'arrivée, le camionnage au domicile du destinataire. Dans ce cas, les frais de désinfection éventuelle des voitures ayant servi à ce camionnage seront à la charge du destinataire. ART. 126. — Les matières ne peuvent être chargées que sur des wagons découverts. Si les wagons sont recouverts de bâches, celles-ci devront être imperméables. Elles seront fournies par les expéditeurs. ART. 127. — Les frais de désinfection éventuelle des wagons, bâches ou récipients en retour ayant servi au transport des matières sont à la charge des expéditeurs.

Désignation des matières.	Transports Internationaux. Convention de Berne. Annexe I	Transports Intérieurs. Règlement de 1897.
Caillettes de veau fraîches.	LIII. — Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes : 1° Elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette. 2° Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandu, en outre, au fond des récipients servant d'emballage ainsi que sur la couche supérieure des caillettes. 3° La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des 1° et 2° ont été observées. 4° Le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition. 5° Les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire. (2) Pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février et mars, les caillettes de veaux fraîches non salées, débarrassées de tout reste d'aliments, sont admises aussi au transport dans des tonneaux ou cuveaux bien clos et aux conditions énumérées aux 4° et 5° ci-dessus. Les couvercles de ces récipients doivent être fixés au moyen d'une bande de fer.	ART. 4. — Voir ci-dessus : Allumettes chimiques. ART. 5. — Voir ci-dessus : Chlorate de potasse. ART. 134. — Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que si elles ont été débarrassées de tout reste d'aliments et salées. ART. 135. — Elles doivent être renfermées dans des récipients étanches. Une couche de sel d'environ 1 centimètre d'épaisseur doit être répandue au fond des récipients et pour la couche supérieure des caillettes. ART. 126. — Ces matières ne peuvent être chargées que sur des wagons découverts. Si les wagons sont recouverts de bâches, celles-ci devront être imperméables. Elles seront fournies par les expéditeurs. ART. 127. — Les frais de désinfection des wagons, bâches ou récipients en retour ayant servi au transport de ces matières sont à la charge des expéditeurs.

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
